

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

Marina Kramarić

ANALIZA PUTNIČKOG BRODARSTVA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD
ANALIZA PUTNIČKOG BRODARSTVA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE
ANALYSIS OF PASSENGER SHIPPING ON THE TERRITORY OF REPUBLIC OF
CROATIA

Mentor: dr. sc. Vlatka Stupalo

Studentica: Marina Kramarić
JMBAG: 0135225902

Zagreb, rujan 2017.

ANALIZA PUTNIČKOG BRODARSTVA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

SAŽETAK

U radu je analizirano putničko brodarstvo koje je podijeljeno na riječno i morsko putničko brodarstvo. Morsko i riječno putničko brodarstvo dalje je analizirano prema podustavu putničkog brodarstva po horizontali na linijsko i turističko putničko brodarstvo. Identificirani su Hrvatski putnički brodari za riječno i morsko brodarstvo. Iz razloga što riječno linijsko brodarstvo nije značajno, osvrt je napravljen na putnička pristaništa na rijeci Dravi, Savi i Dunavu te na plovnim jezerima Kozjak, Bajer i Visovac. Kvantitativna analiza putničkog prometa na području Republike Hrvatske prvenstveno se temelji na statističkim izvještajima i statističkim ljetopisima Državnog zavoda za statistiku te na izvještajima Agencije za obalni linijski promet, Lučke uprave Sisak, Slavonski Brod, Vukovar i Osijek. Cjeloukupan pregled najvažnijih spoznaja analiziranih u radu napisan je u zaključku.

KLJUČNE RIJEČI: riječno brodarstvo; morsko brodarstvo; linijsko brodarstvo, turističko brodarstvo; putnici; putnički brodari

SUMMARY

This paper analyses passenger shipping, which is divided into inland waterway and maritime passenger shipping. Next, maritime and inland waterway passenger shipping are analyzed according to the layout of passenger shipping - horizontally on liner and tourist passenger shipping. Croatian passenger shipping company for inland waterway and maritime passenger shipping is identified. Because of the fact that inland waterway liner shipping is not significant, a review was made on the docks and piers on the river Drava, Sava and Danube, and on the navigable lakes Kozjak, Bajer and Visovac. The quantitative analysis of passenger traffic in the Republic of Croatia is primarily based on statistical reports and statistical yearbook of the Croatian bureau of statistics, but is also based on reports from the Coastal liner services agency and the Port authority of Sisak, Slavonski Brod, Vukovar and Osijek. An overview of the most important findings analyzed in the paper are written in the conclusion.

KEY WORDS: inland waterway shipping; maritime shipping; liner shipping; tourist shipping, passengers; passengers shipping company

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY	I
1. UVOD.....	1
2. PODJELA PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	3
3. RIJEČNO PUTNIČKO BRODARSTVO	9
3.1. Linijsko riječno putničko brodarstvo.....	12
3.2. Turističko riječno putničko brodarstvo	15
4. MORSKO PUTNIČKO BRODARSTVO	19
4.1. Linijsko morsko putničko brodarstvo	21
4.1.1. Klasični putnički brod	24
4.1.2. RO-RO putnički brod	25
4.1.3. Putnički katamaran.....	26
4.2. Turističko morsko putničko brodarstvo	27
5. HRVATSKI PUTNIČKI BRODARI.....	29
5.1. Riječni putnički brodari	29
5.1.1. Putnička pristaništa na hrvatskim rijekama.....	30
5.1.1.1. Putnička pristaništa na rijeci Dunav	31
5.1.1.1.1. Riječno putničko pristanište u Vukovaru	31
5.1.1.1.2. Riječno putničko pristanište u Batini	33
5.1.1.1.3. Riječno putničko pristanište u Aljmašu	33
5.1.1.1.4. Riječno putničko pristanište u Iloku.....	33
5.1.1.2. Putničko pristanište na rijeci Dravi	34
5.1.1.3. Putnička pristaništa na rijeci Savi.....	36
5.1.2. Putnička pristaništa na hrvatskim jezerima.....	38
5.1.2.1. Putničko pristanište na jezeru Kozjak	38
5.1.2.2. Putničko pristanište na jezeru Bajer.....	39
5.1.2.3. Putničko pristanište na jezeru Visovac.....	39
5.2. Morski putnički brodari	40
6. KVANTITATIVNA ANALIZA PUTNIČKOG PROMETA NA PODRUČJU	
REPUBLIKE HRVATSKE	46
7. ZAKLJUČAK	56
LITERATURA.....	58
POPIS SLIKA.....	61
POPIS GRAFIKONA.....	61
POPIS SHEMA.....	61
POPIS TABLICA.....	62
IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST.....	63

1. UVOD

Tema ovog istraživanja je putničko brodarstvo na području Republike Hrvatske. Putničko brodarstvo je gospodarska djelatnost prijevoza putnika brodovima, a važno je iz razloga što morsko linijsko putničko brodarstvo povezuje otoke s kopnom i od životne je važnosti za pojedine otoke i otočno stanovništvo te im je to jedina veza s kopnom.

Svrha istraživanja je upoznati se sa putničkim brodarstvom na području Republike Hrvatske kroz kvantitativnu analizu ukupnog prometa putnika za riječno i morsko putničko brodarstvo i tako pobliže prikazati brodare koji obavljaju uslugu prijevoza. U radu će se analizirati podjela putničkog brodarstva kako na morsko i riječno putničko brodarstvo tako i na podsustav putničkog brodarstva: linijsko i turističko putničko brodarstvo. Cilj istraživanja je analizom utvrditi postojeće linije i brodare u linijskom brodarstvu, a kod turističkog brodarstva njegove glavne karakteristike i posebnosti brodova za kružnja putovanja. U usporedbi ukupnog putničkog prometa za posljednjih pet godina, prikazano je da li je putnički promet u porastu ili padu. Rad će dati odgovore na slijedeća pitanja:

- 1) Kako dijelimo putničko brodarstvo?
- 2) Što je morsko putničko brodarstvo?
- 3) Što je riječno putničko brodarstvo?
- 4) Koje su karakteristike linijsko putničko brodarstvo?
- 5) Što je specifično za turističko putničko brodarstvo?
- 6) Koji su to hrvatski putnički brodari?
- 7) Kakav je bio putnički promet posljednjih godina?

Prilikom pisanja završnog rada korišteni podaci prikupljeni su iz stručnih knjiga, diplomskih radova, zbornika radova znanstvenih časopisa, statističkih izvještaja i statističkih ljetopisa koja prate definiranu tematiku. Pri analizi putničkog prometa analizirani su podaci od Agencije za obalni linijski pomorski promet, Lučke uprave Vukovar, Lučke uprave Sisak i Državnog zavod za statistiku Republike Hrvatske. Znanstvene metode korištene prilikom izrade rada su: metoda komparacije, statistička metode, metoda analize i sinteze.

Završni rad je razrađen kroz sedam poglavlja. U uvodu koji predstavlja prvo poglavlje, predstavljena je tema istraživanja, postavljeni su svrha i cilj istraživanja, navedene su znanstvene metode koje su korištene pri istraživanju, analizi i prezentaciji rezultata te je obrazložena struktura rada.

U drugom poglavlju pod nazivom *Podjela putničkog brodarstva*, analiziran je pojam putničkog brodarstva, tko je putnik, a tko nositelj djelatnosti brodarstva. Analizirana je podjela prijevoza prema temeljnim vrstama na osnovi slijedećih kriterija: prijevoz prema namjeni, prijevoz prema teritorijalnome djelokrugu poslovanja, prijevoz prema predmetu prometovanja, prijevoz prema organizaciji, prijevoz prema mediju kojim se koristi i prijevoz prema specifičnim karakteristikama prometovanja. Shematski će se prikazati podsustav putničkog brodarstva.

Riječno putničko brodarstvo naslov je trećeg poglavlja ovog rada u kojem su definirani pojmovi riječni prijevoz, riječni transport, riječno brodarstvo, riječna plovidba

i riječni promet. Obradit će se jezerski i kanalski prijevoz, te istaknuti sličnost obilježja riječnog i morskog brodarstva. Slikovito će se prikazati i detaljnije opisati riječni putnički brodovi i brodovi za riječna krstarenja.

U četvrtom poglavlju pod naslovom *Morsko putničko brodarstvo* analizirana je razlika između pojmova morski prijevoz, morska plovidba i morski promet. Analizirane su karakteristike morskog brodarstva (linijskog i turističkog putničkog brodarstva) njegova svrha i cilj. Slikovito su prikazani i opisani morski putnički brodovi i brodovi za morska krstarenja. Prema Agenciji za obalni linijski pomorski promet napravljena je podjela brodarskih linija u Republici Hrvatskoj koje prometuju na zadanim relacijama.

Nakon svih pojedinosti o morskom putničkom brodarstvu, u petom poglavlju imenovanom *Hrvatski putnički brodari*, navedeni su i pojedinačno opisani morski putnički brodari. Kod riječnih putničkih brodara napravljen je kratak osvrt na turističke brodare te su analizirana putnička pristaništa po rijekma i plovrim jezerima.

Posebna pažnja posvećena je šetom dijelu s naslovom *Kvantitativna analiza putničkog prometa na području Republike Hrvatske*. Tablično i grafički su prikazani i analizirani prikupljeni statistički podaci. Rad završava zaključkom u kojem su sažete najvažnije spoznaje u radu.

Pored formularne strukture završnog rada, na kraju rada nalaze se popisi citirane literature, slika, tablica i grafikona. Nakon navedenih popisa nalazi se Izjava o akademskoj čestitosti i suglasnosti, preuzeta s mrežne stranice Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

2. PODJELA PUTNIČKOG BRODARSTVA

Istaknute posebnosti koje dopuštaju svrstavanje u pojedine vrste brodarstva mogu se uočiti na temelju različitih kriterija, a ti kriteriji su tehnološki i ekonomski. Osnovni kriteriji za podjelu brodarstva, u tehnološkom smislu su: predmet prijevoza, tipovi brodova, način iskorištavanja brodova i zemljopisni prostor djelovanja. U ekonomskom smislu kriteriji su: tip tržišta, formiranje cijene prijevoza (vozarine), organizacija djelatnosti i ekonomski uvjeti poslovanja. Pod *putničko brodarstvo* smatra se gospodarska djelatnost prijevoza putnika brodovima po vodenim prometnim putovima.

Specijalizirana djelatnost koja pomoću suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge, prevozeći putnike s jednog mjesta na drugo naziva se prijevoz. Sama djelatnost¹ je kombinacija resursa kao što su oprema, rad ili tehnika proizvodnje kojoj je rezultat stvaranje specifičnih usluga, jedna od takvih usluga je putničko brodarstvo. U fokusu putničkog brodarstva kao putnik nalazi se čovjek, kao predmet prevoženja. Putnici su najosjetljiviji predmeti prometovanja. Oni redovito očekuju i traže udobnost, sigurnost, redovitost, točnost, učestalost, brzinu, a i uz sve to i ekonomičnost. Da bi prijevoznici bar u većoj mjeri zadovoljili veoma visoke zahtjeve svojih putnika, potrebno je konstantno podizati razinu prijevoznih usluga, odnosno ponuda: usavršavati, modernizirati i razvijati prijevozna sredstva, organizaciju rada i upravljanja, promotivne aktivnosti, informacijske sustave, svoje pakete usluga i ostalo. Takvim zahtjevima morali su stalno udovoljavati proizvođači prijevoznih sredstava, ali i druge opreme, prije svega informatičke. Jedan od najvećih zahtjeva putničkog brodarstva i prometa je sigurnost putnika. Svaka grana prometa ima svoje specifične zahtjeve glede sigurnosti putnika. U putničkom prijevozu, davatelji i korisnici prijevoznih usluga trebaju stalno imati na umu sve tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne specifičnosti svake grane prometa jer jedino tako mogu osigurati sigurnu, redovitu, udobnu, brzu i racionalnu proizvodnju prometne usluge.

Putnik² omogućuje proizvodnju prometne usluge njegovim premještanjem, a on može biti svaka osoba na plovnom objektu, osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu. Putnik je i osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu putnika ili osoba koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari. Osim putnika pod predmetom prijevoza u putničkom brodarstvu podrazumijavaju se i osobni automobili te također i teretna vozila koja se prevoze putničkim RO-RO brodovima.

Vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza te obavlja uslugu prijevoza je prijevoznik. Nositelj djelatnosti brodarstva je brodar, on može biti fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata te mora biti upisana kao vlasnik broda u upisnik brodova. Plovilo kojim se

¹ Zakon o državnoj statistici (NN 52/94), čl. 12

² Pomorski Zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15), čl. 5. (NN 26/15)

može obavljati djelatnost brodarstva mora biti na mehanički pogon i ovlašteno za prevoženje više od 12 putnika. Plovila koja zadovoljavaju navedene uvjete spadaju u skupinu putničkih brodova.³ Više o samom pojmu brodarka i kakvim putničkim brodovima se prevoze putnici u Republici Hrvatskoj detaljnije je objašnjeno u petom poglavlju ovog rada pod nazivom *Hrvatski putnički brodarki*.

Analizom dostupne literature u nastavku je prijevoz podijeljen prema temeljnim vrstama na osnovi slijedećih kriterija: 1) prijevoz prema namjeni, 2) prijevoz prema teritorijalnome djelokrugu poslovanja, 3) prijevoz prema predmetu prometovanja, 4) prijevoz prema organizaciji, 5) prijevoz prema mediju kojim se koristi i 6) prijevoz prema specifičnim karakteristikama prometovanja. Ove podjele mogu se koristiti i kod podjela putničkog brodarkstva.

Temeljne su tri vrste prijevoza prema namjeni:⁴

- 1) *Javni prijevoz* – najbitnija karakteristika je u činjenici da se prijevozni kapaciteti stavljaju na javnu uporabu svim korisnicima prometnih usluga i uz naplatu izvršenih usluga, primjer za navedeno je putovanje RO-RO brodom od Splita do Supetara.
- 2) *Prijevoz za vlastite potrebe* – bitna odrednica je u činjenici da pravne ili fizičke osobe obavljaju prijevozničku djelatnost vlastitim i/ili zakupljenim prijevoznim i drugim kapacitetima za vlastite potrebe. Brojne su gospodarske i izvan gospodarske djelatnosti koje nebi mogle funkcionirati bez prijevoza za vlastite potrebe (npr. lučka kapetanija unutar vlastite organizacije obavlja prijevoz za vlastite potrebe).
- 3) *Unutarnji prijevoz* – najvažnija obilježja su mu u tome da se manipulacija i prijevoz specifičnih predmeta odvija unutar luke sa specifičnim sredstvima za rad.

Prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja bitne su dvije vrste prijevoza:⁵

- 1) *Domaći prijevoz* – njega određuje činjenica da se prijevoz odvija samo na teritoriju jedne države. Takva vrsta prijevoza odvija se sukladno domaćim i pravnim pravilima koja su u pravilu usklađena s međunarodnim pravnim aktima.
- 2) *Međunarodni prijevoz* - bitna odrednica je da se prijevoz odvija između dvije države ili nekoliko država. Oni obuhvaćaju tranzitni i pogranični prijevoz. Takva vrsta prijevoza odvija se prema domaćim i međunarodnim prometnim pravnim pravilima, odnosno vrijedećim pravnim aktima.

Prijevoz prema organizaciji (točnije prema ustroju procesa proizvodnje prijevoznih usluga) može biti:⁶

³ Pomorski Zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)

⁴ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., pp. 257 – 259

⁵ Ibid. pp. 259 – 260

⁶ Ibid. pp. 263 – 265

- 1) *Linijski prijevoz* – najvažnija karakteristika linijskog prijevoza je činjenica da se odvija između početnog i završnog mjesta (npr. luke i pristaništa) prema unaprijed točno određenom i objavljenom plovidbenom redu, on može biti direktan ili sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima (u voznom redu su utvrđena usputna mjesta).
- 2) *Slobodan prijevoz* – najvažnija karakteristika u ovom prijevozu je u tome da se određuje posebno za svaki pojedinačni slučaj.
- 3) *Taksi prijevoz* – bitno obilježje je da se putnici prevoze osobnim plovilima, taksi-brodovima. Radi se o posebnoj vrsti povremenog prijevoza putnika, često samo sezonski kao dio turističke ponude. Povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu je prijevoz koji se ne obavlja temeljem ugovora o koncesiji te se ne smatra javnim prijevozom.

Ovisno o mediju koje proizvođači prometnih usluga koriste, u vodnom prijevozu prijevoznici koriste vodu kao temeljni medij, kao specifičnu prometnu infrastrukturu koja eksplicitno određuje specifičnu prometnu suprastrukturu. Iz razloga što je ovaj rad baziran na ovoj vrsti prijevoza niže u tekstu detaljnije su opisane najvažnije vrste vodnog prijevoza s njihovim karakteristikama.⁷

Nastavno na konstataciju ovisno o mediju koji proizvođači prometnih usluga koristi za prijevoz, napravljena je podjela vodnog prijevoza po najvažnijim vrstama. Prema tematici ovog rada, kratko je pojedinačno opisana svaka vrsta vodnog prijevoza, a niže u radu opširnije je obrađeno riječno i morsko putničko brodarstvo. Sa spoznajom da oko $\frac{3}{4}$ površine Zemlje pokriva voda (mora, oceani, rijeke, jezera...), samo more obuhvaća 361 mil. km², dok površina kopna zauzima 144 mil. km² uviđamo veliku važnost vodnog prijevoza. Prijevoznici, vozari i brodari kada koriste vodu kao temeljni medij jasno je da se tu onda radi o vodnom prijevozu. To, drugim riječima znači da sama infrastruktura je zapravo voda.

Najvažnije vrste vodnog prijevoza su:⁸

- 1) *Pomorski prijevoz* - pomorski prijevoz se naziva još i *morsko brodarstvo*. Za pomorski prijevoz karakteristično je da se odvija po moru, prirodnom i besplatnom putu raznim vrstama brodova i plovila koji su puno čvršće konstrukcije od riječnih brodova, a razlog tome su izraženi hidrometeorološki uvijeti. Pristajanje uz obalu mora zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke – morske luke.
- 2) *Riječni prijevoz* – istoznačni pojam riječnom prijevozu je riječno brodarstvo. Odvija se na plovitim rijekama, prirodnim i besplatnim putovima. Posebost riječnog prijevoza je u tome što se putovi moraju održavati i osposobljavati te zbog razine vodostaja u nekim razdobljima tokom godine nisu plovni. Prijevoz na rijekama se odvija raznim vrstama plovila koje se značajno razlikuju od morskih zbog specifičnosti plovni

⁷ Ibid. pp. 265 – 268

⁸ Ibid. p. 266

putova te su iz tog razloga brodovi duži, širi i s puno manjim gazom naspram morskih plovila. Pristajanje na plovnim putovima zahtijeva umjetno građene početne i završne točke - pristaništa.

- 3) *Jezerski prijevoz* – odvija se plovim jezerima, prirodnom i besplatnom putu, raznim vrstama brodova i plovila, slično pomorskom i riječnom prijevozu i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke – pristaništa.
- 4) *Kanaliski prijevoz* – ima sve relevantne značajke pomorskoga, riječnoga i jezerskog prijevoza, ali s jednom bitnom razlikom da se odvija po umjetno prokopanim kanalima.

Vodni prijevoz, kao i njegove (pod)vrste (tj. pomorski, riječni, jezerski i kanalski prijevoz) pojedinačno, imaju tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske, pravne specifičnosti koje moraju svi aktivni sudionici toga sustava pratiti, poznavati i implementirati u praksi, jer samo tako mogu djelotvorno utjecati na sigurnost, brzinu i racionalnost veoma složenih procesa proizvodnje prometnih usluga.⁹

Prema načinu formiranja vozarina, djelovanja tržišta i organizacije poslovanja ekonomskim i organizacijskim kriterijima morsko brodarstvo se može podijeliti na linijsko i turističko putničko brodarstvo, a prema zemljopisnom položaju razlikujemo kabotažno i prekomorsko.

Podsustav putničkog brodarstva po horizontalo se dijeli na linijsko i turističko (slobodno), a gledajući po vertikali na razine i to pravnu, ekološku, ekonomsku, organizacijsku, tehnološku i tehničku. Usmjerenost brodova na prijevoz putnika presudno utječe na razinu *pod sustava putničkog brodarstva*, što znači da su značajke broda prilagođene specifikacijama određenog procesa prijevoza točnije zahtjevima predmeta prijevoza i ruti prijevoza. S obzirom na vertikalnu strukturu sustava, tehnička razina je prilagođena predmetu prijevoza te utječe na preostale razine pod sustava putničkog brodarstva (shema 1.). Brodovi namjenjeni prijevozu putnika znatno se razlikuju ovisno o tome da li se radi o linijskom brodarstvu ili turističkom (slobodnom) brodarstvu. To podrazumijeva velike razlike u tehničkoj razini i utječe na značajke ostalih elemenata vertikalne strukture

U linijskom putničkom brodarstvu prijevoz obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju. Pod pojmom brod u pomorskom prometu većinom se referira na plovni objekt čija je duljina veća od 12 m, a BRT¹⁰>15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Vrste brodova mogu biti različite te ne postoji univerzalno primjenjiva definicija vrsta brodova. Brodovi koji dotiču morske putničke luke, s obzirom na namjenu, mogu se razvrstati na:¹¹

- 1) isključivo putničke brodove (većinom se obavlja prijevoz u linijskom pomorskom prometu)

⁹ Ibid. p. 266

¹⁰ BRT – bruto registarska tonaža

¹¹ Stupalo, V.: Sustavi u vodnom prometu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, (prezentacija), 2016. sld. 123

- 2) ro-ro putničke brodove ili trajekte (većinom se obavlja prijevoz u linijskom pomorskom prometu)
- 3) taksi-brodove (sa njima se obavlja povremeni prijevoz putnika).

	LINIJSKO BRODARSTVO	TURISTIČKO BRODARSTVO
PRAVNA RAZINA	Međunarodne konvencije, državni zakoni	Međunarodne konvencije, državni zakoni
EKOLOŠKA RAZINA	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša
EKONOMSKA RAZINA	Tarife, investicije	Cijene turističkih putovanja, investicije
ORGANIZACIJSKA RAZINA	Linijski brodari	Brodar u turističkom brodarstvu
TEHNOLOŠKA RAZINA	Proces prijevoza putnika i automobila	Proces prijevoza putnika
TEHNIČKA RAZINA	Linijski brodovi za putnike, trajekti	Brodovi za kružna putovanja

Shema 1. Podsustav putničkog brodarstva

Izvor: Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., p. 80.

Prema podjeli iz podsustava putničkog brodarstva na linijsko i slobodno (turističko) putničko brodarstvo, u radu je prvenstveno pod slobodno putničko brodarstvo analiziran promet brodovima za kružna putovanja. Slobodno putničko brodarstvo koje se odvija u luksuzno opremljenim brodovima za kružna putovanja velikih brzina zahtjeva da poduzeća koja se bave navedenim moraju biti financijski snažna. Brodovi za kružna putovanja su rentabilni tek kod visokog stupnja popunjenosti kapaciteta. Prodaju broskog prostora obavljaju turističke agencije, kod sklapanja ugovora s turističkom agencijom prodajna služba brodarka mora voditi brigu da u slučaju lošije popunjenosti trošak ne snosi brodar. Brodar ima obvezu osigurati kadar na brodu te opskrbiti brod za višednevno putovanje i boravak putnika na brodu.

Brod za kružna putovanja jest brod namijenjen da putnicima pruži potpun turistički doživljaj. Svi putnici imaju kabine, a uključena su sva sredstva za razonodu

na brod.¹² Tender služi kao transfer putnika sa sidrišta do obale najčešće oko 1 m, brzine do 12 čv, uobičajni kapacitet je 100-150 putnika.¹³

¹² Metodološke osnove za statističko istraživanje promet u morskim lukama (NN 20/13), Dodatak 1. Varijable i definicije

¹³ <https://zavod.pgz.hr/docs/zzpuHR/documents/339/Original.pdf> (5. 9. 2017.)

3. RIJEČNO PUTNIČKO BRODARSTVO

Riječno brodarstvo obuhvaća promet dobara i putnika brodovima na unutarnjim vodnim prometnim putovima: rijekama, umjetno prokopanim kanalima i na jezerima te se ubraja se u najjeftinije vrste prometa.¹⁴ Ubraja se u najjeftinije vrste prometa iz razloga što je moguće prevesti veliku količinu predmeta prometovanja odjednom te isto tako zbog toga što mu je sama infrastruktura prirodna (more, rijeka, jezera i kanali) te ju nije potrebno dodatno graditi osim samih pristaništa ili luka.

Prema Zeleniki: „Na današnjem stupnju razvoja znanosti, tehnike, tehnologije, posebice prometnih znanosti, tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, ekomonike prometa, prometnog prava (...), primjereno je dosljedno rabiti izraze: „riječni transport“ ili „riječni prijevoz“ i „riječni promet“. Naime izrazi „*riječno brodarstvo*“, „*riječni transport*“ i „*riječni prijevoz*“ su istoznačni pojmovi, jer sva tri izraza u biti imaju isto značenje: specifična gospodarska djelatnost koja pomoću riječne infrastrukture i riječne suprastrukture, posebno organizacije upravljanja i rada premještanja predmeta prometovanja (tj. stvari, tvari, teret, žive životinje..., putnike) plovitim rijekama od jednog mjesta (tj. od ukrcajnog pristaništa) do drugog mjesta (tj. iskrcajnog pristaništa). Međutim, „*riječna plovidba*“, analogno „pomorskoj plovidbi“, ima posebno značenje: putovanje riječnim plovilima bez obzira na njihovu namjenu, bilo da se radi o gospodarskim ili izvangospodarskim aktivnostima (...). Izraz „unutarnja plovidba“ obuhvaća: riječni transport i promet, jezerski i kanalski transport i promet, ali asocira i na „unutarnji“, odnosno plovidbu rijekama, kanalima i jezerima po unutrašnjem kopnenom području.“¹⁵

Riječni promet je širi pojam od „riječnog transporta“, odnosno „riječnog prijevoza“ ili „riječnog brodarstva“, jer osim riječnog transporta obuhvaća i sve operacije u vezi s transportom, ali i komunikacije u sustavu riječnog prometa. To, zapravo, znači da pojam *riječnoga prometa* obuhvaća djelatnosti: riječnog brodarstva, riječnih pristaništa, riječnih špeditara, riječnih agenata (...) jer bez tih djelatnosti riječni promet ne bi mogao racionalno funkcionirati.¹⁶

Jedan od nedostataka prometa na unutarnjim vodama je skučenost plovnih putova u prostornom pogledu. Praktički ne postoji ni jedna zemlja u svijetu u kojoj je prostorna distribucija plovnih putova homogena. Drugim riječima, to znači da je mreža raspoloživih vodnih prometnica najčešće asimetričnog izgleda u odnosu na cjelokupan teritorij države, tj. koncentrirana je obično u jednom dijelu zemlje.¹⁷ Veliki nedostatak riječnog prometa je njegova znatna ovisnost o vodnim prilikama, svaka plovidba ovisi o vodostaju. Također je značajan problem kod prometa na unutarnjim vodama i velik utjecaj klimatskih prilika, osobito zimi kad unutarnje vode zamrznu u krajevima bliže polovima Zemlje.

¹⁴ <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=9636> (7. 8. 2017.)

¹⁵ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 312

¹⁶ Ibid.

¹⁷ <http://www.prometna-zona.com/vodni-promet/> (9. 8. 2017.)

Riječno brodarstvo ima brojna, gotovo identična tehnička, tehnološka, organizacijska, ekonomska, pravna i sl. obilježja morskog brodarstva, pa se brojne spoznaje, zakonitosti, instituti o ovome potonjem mogu izravno, odnosno analogno primijeniti u sustavu riječnog brodarstva.¹⁸ Sukladno tome, najvažnije vrste riječnog putničkog brodarstva su: javni, za vlastite potrebe, domaći, međunarodni, linijski, slobodni (turistički) prijevoz/brodarstvo.

Postoji veliko opravdanje za razvoj ovog vida prometa, jer se on pokazuje rentabilniji i ekonomski iskorišteniji, osobito u područjima gdje postoje povoljniji uvjeti za plovidbu na rijekama sa mirnijim tokovima ili na jezerima i kanalima.¹⁹

Osim rijeka vrlo značajnu ulogu u razvoju prometa na unutarnjim vodama imaju kanali. To su umjetno prokopani vodeni putovi na kopnu koji mogu spajati dva ili više prirodnih vodenih putova: dva jezera, dva mora ili dvije rijeke. Kanali ne samo da služe za plovidbu već služe i u druge, gospodarske svrhe, kao npr. za navodnjavanje. Kanali služe i kao regulatori vodostaja rijeka, pa imaju i obrambenu funkciju.²⁰

Za jezersko brodarstvo najvažnija karakteristika je da se odvija po plovnim jezerima, a za njega vrijede gotovo sve važnije značajke riječnog brodarstva, a u određenoj mjeri i značajke morskog brodarstva.

Kanalsko brodarstvo ima sve relevantne značajke pomorskoga, riječnoga i jezerskog brodarstva, osim nekih manje važnih specifičnosti. Najvažnija bitna razlika je da se odvija po umjetno prokopanim kanalima.

Da bi Hrvatska mogla biti konkurentna na europskom transportnom tržištu treba modernizirati flote, udovoljiti novim tehničkim standardima te uvesti nove inovacije u tehnologiju prijevoza. Iz tog razloga potrebno je osigurati različite instrumente potpore brodarstvu i brodogradnji te poticati osnivanje većeg broja manjih brodara, ali i istovremeno pomoći postojećim brodarima. Kako bi se proširio interes za brodarstvom važno je uspostaviti instrumente potpore.²¹

Pri prijevozu putnika lučke su aktivnosti: prodaja karata, predaja prtljage, osiguravanje minimalnih sanitarnih uvjeta na mjestu polaska i dolaska putnika u linijskoj riječnoj plovidbi ili slobodnoj riječnoj plovidbi. Na području Republike Hrvatske slijedeće riječne luke su od državnog značaja:²²

- 1) na rijeci Dunavu - Vukovar
- 2) na rijeci Savi - Sisak i Slavonski Brod
- 3) na rijeci Dravi - Osijek.

U riječnoj plovidbi koriste se plovila iste namjene koja se koriste i u pomorskoj plovidbi. Putnički brodovi za turistička putovanja vrlo su česti na europskim i ruskim

¹⁸ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 312

¹⁹ <https://www.prometna-zona.com/vodni-promet/> (9. 8. 2017.)

²⁰ Ibid.

²¹ Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.), (NN 109/07, 132/07), čl.6

²² Perić, T., Radalić, Ž., Šimulčki, D.: Ekonomika prometnog sustava, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000., p. 356

vodnim putovima. Specifičnost riječnih plovila, u odnosu na pomorske brodove, jesu njihove dimenzije. Dimenzije su očekivano determinirane tehničkim ograničenjima u riječnoj plovidbi i variraju ovisno o klasi vodnih putova. Na europskim vodnim putovima u velike riječne brodove ubrajaju se oni duljine 110 metara, prosječne nosivosti 2000 tona, uz maksimalni gaz od 2,5 metra.²³ Dok kod putničkih brodova veličina gaza ne prelazi 1,8 metara. Konstrukcija brodova unutarnje plovidbe slabija je nego kod morskih iz razloga jer plove po povoljnijim hidrološkim uvjetima.

Najučestalija podjela brodova riječne plovidbe je prema tome imaju li vlastiti pogonski uređaj ili ne. Stoga brodove unutarnje plovidbe dijelimo na brodove s vlastitim pogonskim sustavom i brodove bez vlastitog pogonskog sustava.²⁴ U brodove s vlastitim pogonskim sustavom ubrajamo putničke brodove.

Brod u riječnom prometu može se definirati kao vrsta plovila koje se kreće vlastitim pogonom, namijenjen je za prijevoz tereta ili putnika te ima tehnička obilježja broda, tj. odgovarajuću duljinu, širinu i deplasman. Tehnička direktiva definira brod kao plovilo dulje od 20 metara i deplasmana od 100 m³ ili više. Brod nije raširen pojam u unutarnjoj plovidbi i u praksi postoji različitosti u interpretaciji što se pod brodom podrazumijeva. Na primjer: je li tegljač brod, je li potisnica brod, itd. Razlog je tomu što se na većem dijelu europskih vodnih putova pa i na američkim vodnim putovima prijevoz uglavnom obavlja plovnim sastavima.²⁵

S obzirom na specifičnosti tehnologije riječnog prometa primjerenije je brod definirati s obzirom na tri ključna obilježja koja mora imati i to: sposobnost samostalnog neograničenog kretanja, transportnu funkciju, te minimalne dimenzije.²⁶

Danas se za plovidbu rijekama grade putnički brodovi sa motornim pogonom, potpuno prilagođen turističkim zahtjevima (slika 1). Donji dio unutrašnjosti trupa koristi se samo za smještaj glavnih i pomoćnih strojeva i raznih spremišta (spremnici za gorivo, za pitku vodu, za skupljanje otpadnih voda), dok se putničke prostorije nalaze u gornjem dijelu trupa, a pretežno iznad glavne palube se nalaze šetne palube. Pored kabina i restorana, postoje i prostrane palube za sunčanje s odgovarajućim bazenima. Glavne osobine velikog putničkog broda:²⁷

- 1) najveća dužina $L_a = 115,6$ m
- 2) najveća širina $B_a = 16,5$ m
- 3) maksimalan gaz $T_m = 2,8$ m
- 4) snaga pogonskog motora $N_{inst} = 3 \times 660$ kW
- 5) broj mogućih putnika = 250
- 6) putna brzina plovidbe $v = 25,5$ km/h.

²³ Grubišić, N.: Specifičnost tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik 46, p. 23, 2010.

²⁴ Bendeković, J.: Riječni promet, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016. (prezentacija), sld. 4

²⁵ Grubišić, N.: Specifičnost tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik 46, p. 14, 2010.

²⁶ Ibid. pp. 14 – 15

²⁷ Čolić, V., Radmilović, N., Škiljaica, V.: Vodni saobraćaj, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2005., pp. 194 - 195

Prosječna dužina plovila je od 110 do 135 m, zavisno o tome na kojoj rijeci plove.²⁸ Cilj je koristiti što veće plovilo kako bi zarada bila što veća, no postoji prednost u uporabi manjih plovila zbog mogućnosti pristajanja u samom centru grada. Kod konstrukcije riječnih plovila tokom godina došlo je do značajnih promjena prostorije na plovilima, prostranije su, na plovilima također imaju i liftove, velike restorane, omogućen je pristup internetu, podno grijanje, velike ormare, unutarnje i vanjske bazene, teretane, solarne panele i itd. Kako bi plovidba bila što ugodnija veliki novac je investiran u smanjenje buke, vibracije pogonskih motora kao i ljuljanje plovila (što nije prisutno u velikoj mjeri jer je voda mirnija u odnosu na more).



Slika 1. Riječni putnički brod Viktor Hugo

Izvor: <http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/19523/kruzer-stigao-i-u-sisak/> (4. 9. 2017.)

3.1. Linijsko riječno putničko brodarstvo

Prijevoz putnika u suvremenim uvjetima na određenim relacijama putničkog brodarstva, prema utvrđenom plovidbenom redu obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju.²⁹ Plovidbeni red je instrument kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojim mogu koristiti prijevoznu uslugu. Organizacijsku razinu čine velika brodarska poduzeća koja su ustrojena kao dionička društva. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza opće društveni interes, brodari su državna poduzeća.

Najvažnija karakteristika ovog oblika prijevoza jest da se prevoženje predmeta putovanja (putnici, osobni automobili i teretna vozila) obavlja između početne i završne luke (pristaništa) prema unaprijed točno utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport može biti direktan i sa zaustavljanjem na usputnim

²⁸ Jangjel, K.: Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvata brodova na krstarenjima, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., p. 12

²⁹ Čović, K.: Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2014., p. 10

stanicama. Prema plovidbenom redu prijevoz obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju.

Na području Republike Hrvatske uvidom u literaturu i pretraživanjem tijekom kolovoza i rujna 2017. nije identificirana ni jedna linija u riječnom putničkom brodarstvu, pa nije moguće analizirati navedeno.

U Europi postoje operativne linije koje povezuju dva grada linijskim privezom. Primjer jedne takve linije je linija Bratislava (Slovačka) – Beč (Austrija). Plovidba traje 1,5 h, a brod (slika 2.) isplovljava iz svake luke četiri puta dnevno, odnosno pet puta dnevno tijekom sezone (1. 5. – 3. 9. 2017.). Tijekom sezone brod vozi svaki dan u tjednu, dok se izvan sezone plovidba odvija četiri puta na dan (petkom, subotom i nedjeljom), a jednom dnevno plovi ponedjeljkom, utorkom, srijedom i četvrtkom (tablica 1.).



Slika 2. Twin City Liner

Izvor: <https://twincityliner.com/en/content/charter-trips> (2. 9. 2017.)

Tablica 1. Red plovidbe i cjenik na liniji Bratislava - Beč

POLAZAK (DOLAZAK)	CIJENA KARTE						
	IZVAN SEZONE 31. 3. - 30. 4. 2017. 2. 10. – 29. 10. 2017			U SEZONI 1. 5. – 3. 9. 2017.		IZVAN SEZONE 4..9. 2017 – 1. 10. 2017.	
	PON SRI	UTO ČET	PET	SUB NED	PON ČET	UTO PET	SRI NED
10:30 (12:00)	-	-	-	-	20 €	25 €	20 €
14:30 (16:00)	-	-	-	-	30 €	35 €	30 €
16:00 (17:30)	30 €	30 €	35 €	30 €	35 €	30 €	35 €
18:30 (20:00)	-	-	-	-	30 €	35 €	30 €
21:00 (22:30)	-	-	-	-	25 €	-	-

Izvor: Izradila autorica prema <https://twincityliner.com/en> (2. 9. 2017.)

Brodovi na navedenoj liniji su klimatizirani i opremljeni s prvorazrednim sjedalima. Veliki panoramski prozori nude pogled na Dunav. Twin City Liner također ima dvije otvorene palube od kojih je jedna opremljena s 12 sjedalala, sam brod ukupno ima 117 sjedećih mjesta. Brod ima i restoran te se tijekom putovanja moguće konzumirati hranu i piće.

3.2. Turističko riječno putničko brodarstvo

Turističko brodarstvo je vrsta putničkog brodarstva prema podjeli u podsustavu putničkog brodarstva o kojem je više bilo riječ u prvom poglavlju ovog rada pod nazivom *Podjela putničkog brodarstva*. Navedeno je da pod pojam turističkog putničkog brodarstva u radu prvenstveno analiziran promet brodovima za kružna putovanja, a on se odnosi na vrlo velike i luksuzne brodove, koji putnicima (turistima) nude raznovrsne sadržaje i usluge kako bi zadovoljili njihove potrebe. Pa stoga kružna putovanja predstavljaju i prijevoznu i turističku uslugu.

Krstarenje na rijeci kombinacija je usluga koje se pružaju na brodu tijekom plovidbe i turističkih usluga određene države (na primjer zanimljivih građevina ili prirodnih znamenitosti). Broj putnika u riječnim brodovima za krstarenje se uobičajeno kreće do 300 osoba. Kako bi putnici mogli što kvalitetnije doživjeti područje kroz koje plove planiraju se svakodnevni izleti, odnosno planira se odgovarajući broj pristajanja tijekom svakog dana. Kako bi brodovi bez problema mogli pristati u luku po dolasku važno je da tijekom planiranja putovanja organizatori puta i luke, vode brigu da u planirano vrijeme nema redovnih lokalnih linija koje plove (u slučaju da postoje).³⁰

Povećavanjem potražnje za riječnim krstarenjem omogućilo je i povećavanje broja pružatelja usluga riječnog krstarenja, osim povećanja konkurencije počelo je osmišljavanje novih načina kako privući korisnike te gradnju novih brodova za riječno krstarenje. Velika poduzeća kao što su Viking Cruises, Avalon Waterways, Uniworld, Scenic (...) dobila su konkurenciju na tržištu.

Proizvođači se trude što bolje prilagoditi uvjetima rijeka kojima plove. Kao primjer može se uzeti Viking Cruises koji primjenjuje lakše materijale za dizajn i konstrukciju kao što je staklo ili aluminij u odnosu na metal kako bi se smanjio gaz koji u tom slučaju iznosi 2,7 ft ili 82,296 cm. Osim što je smanjen gaz smanjenja je ukupnu masa plovila za 300 tona, nakon čega masa plovila iznosi 870 tona te je smanjena potrošnja goriva za 20 – 30 %.³¹

Viking Cruises Longship plovila imaju duljinu od 135 m, mogu transportirati 190 putnika koji borave u 95 kabina najvišeg standarda. Prostorije i kabine se mogu podijeliti na pet kategorija. Prva kategorija obuhvaća dva apartmana na gornjoj palubi površine 40 m², svaki apartman posjeduje dvije prostorije (boravak i spavaću sobu), u apartmane je uključena privatna veranda koja pruža pogled od 270°. Druga kategorija obuhvaća sedam apartmana s verandama koji su smješteni na gornjoj palubi s francuskim balkonom. Treća kategorija 39 apartmana koji su raspoređeni na gornjoj i srednjoj palubi s pripadajućom verandom. U četvrtoj kategorije je 22

³⁰ Jangjel, K.: Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvat broda na krstarenjima, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., p. 9

³¹ Ibid. 12

apartmana s francuskim balkonom i u petoj kategoriji je preostalih 25 apartmana na glavnoj palubi površine 14 m².³²

Podjela broda se često radi prema području u kojem plove, zato što se njihova konstrukcija prilagođava potrebama rijeke. Viking Cruises svoja plovila dijeli prema području plovidbe na Europska (u Europi to su Longships brodovi, (slika 3.), Ruska, Azijska.³³ Karakteristike koje utječu na plovnost rijeke mogu biti dubina, širina, uređenost dna, prilaz pristanu, vremenski utjecaj, vodostaj i slično.



Slika 3. Viking Longship – brod za europske plovidbe

Izvor: <http://www.vikingrivercruises.com/ships/longships/gallery.html#noscroll> (17. 8. 2017.)

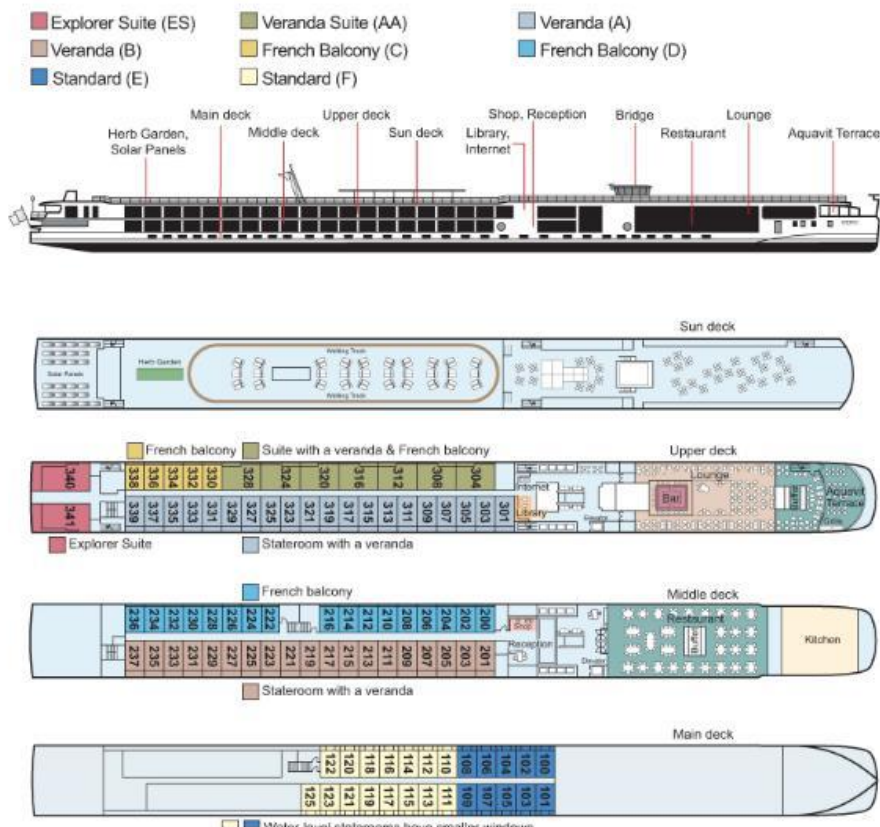
Plan konstrukcije Longshipa (slika 4.) sastoji se od verande, mosta, knjižare, trgovine, restorana, solarnih panela, glavne palube te srednje i gornje palube. Prostorije za boravak su smještene na razini vode te na srednjoj i gornjoj palubi (prostorije na srednjoj i gornjoj palubi dolaze u sklopu s francuskim balkonom ili verandom). Na gornjoj palubi se nalaze prostorije za vježbanje, na srednjoj palubi šank i knjižnica, dok je restoran smješten na glavnoj palubi.

³² Ibid. p.13

³³ Ibid. p. 14.

SELECT A STATEROOM TYPE

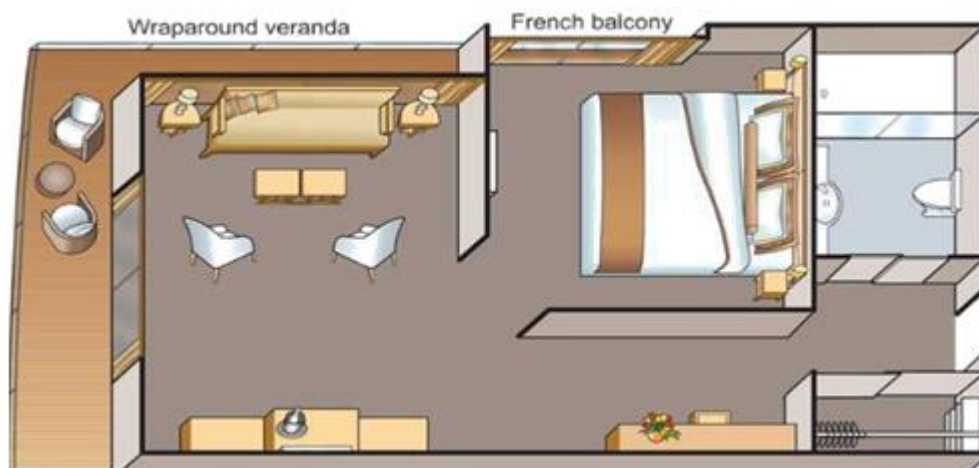
- ☒ EXPLORER SUITE (ES)
- ☒ VERANDA SUITE (AA)
- ☒ VERANDA STATEROOM (A)
- ☒ VERANDA STATEROOM (B)
- ☒ FRENCH BALCONY (C)
- ☒ FRENCH BALCONY (D)
- ☒ STANDARD (E)
- ☒ STANDARD (F)
- ☐ HERB GARDEN
- ☐ WALKING TRACK
- ☐ SUN DECK
- ☐ LIBRARY
- ☐ THE BAR
- ☐ AQUAVIT TERRACE
- ☐ RECEPTION/LOBBY
- ☐ ONBOARD BOUTIQUE
- ☐ THE RESTAURANT



Slika 4. Plan konstrukcije Viking Longshipa

Izvor: <http://www.vikingrivercruises.com/ships/longships/deck-plans.html> (17. 8. 2017.)

Raspored prostorija u apartmanu na Longship brodu sastoji se od dnevnog boravka sa verandom, velikim ormarom u koji je moguće ulaziti, spavaće sobe sa francuskim balkonom i kupaoalice (slika 5.)



Slika 5. Viking Longship Aegir – raspored prostorija

Izvor: <http://www.vikingrivercruises.com/ships/longships/deck-plans.html> (17. 8. 2017.)

Moguća je drugačija raspodjela sobe i drukčije veličine prostorija ovisno o veličini plovila i potrebama. Na primjer plovilo Viking Cruises koje plovi Dunavom na ruti od Nimberga do Budimpešte. Prostorije mogu biti i nešto manjih dimenzija, u tome slučaju se sastoje od jedne sobe u kojoj se nalazi krevet ispred kojeg je televizor i kupaoalice koja se nalazi odmah na ulazu (slika 6.). U sklopu sobe korisnici

imaju sef za zaštitu svojih vrijednosnih predmeta, kao i američke i europske utičnice kako bi se istaknulo do koje mjere pružatelji usluga žele zadovoljiti potrebe svojih korisnika.³⁴ Sam izgled plovila je usmjeren da potrebe korisnika budu što bolje zadovoljene. Prostorije kao što su restorani, kafići ili sobe za boravak imaju dovoljan broj staklenih zidova kako bi korisnici mogli uživati u pogledu.

Tijekom plovidbe na plovilima moguće je sudjelovanje u raznim sadržajima za raznonodu putnika i raznim zabavama kao što su učenje stranih jezika, učenje o povijesti područja kroz koje plove (putem prezentacija), koncertima, predstavama, satovima kuhanja (što je najčešće usmjereno prema izradi specijaliteta područja kroz koje se plovi), ugostiteljskih sadržaja, zabavnih i sportsko-rekreacijskih sadržaja i sadržaja za djecu.



Slika 6. Kabina za putnike na brodu za riječno krstarenje

Izvor: Jangjel, K.: Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvat brodova na krstarenjima, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., pp. 15 – 16

³⁴ Ibid. pp. 15 – 16

4. MORSKO PUTNIČKO BRODARSTVO

Pregledom dostupne literature identificirano je više različitih definicija pojma morsko brodarstvo. Jedna od njih kaže da je morsko brodarstvo gospodarstvena djelatnost kojoj je svrha i cilj organizirati prijevoz putnika i robe morem.³⁵

Prema Zeleniki: „Slično izrazima „prijevoz – promet“, u znanstveni i stručnim djelima susreću se izrazi „pomorski prijevoz“, „pomorski promet“, „pomorska plovdba“ i „morsko brodarstvo“ u različitom značenju. Prema leksikografskom determiniranju, pojam morsko brodarstvo je prijevoz robe i putnika brodovima morem. Umjesto izraza morsko brodarstvo koristi se izrazi pomorski prijevoz (i transport) ili pomorska plovdba. Etimološkom analizom izraza „morsko brodarstvo“, „pomorski prijevoz“ i „pomorska plovdba“ može se zaključiti da su izrazi „morsko brodarstvo“ i pomorski prijevoz“ istoznačni pojmovi, a što nije slučaj s izrazom „pomorska plovdba“. Jer prva dva izraza označavaju gospodarsku djelatnost premiještanja (prijevoza) robe i putnika brodovima morem, dok treći izraz označava putovanje brodom (brodicom) i drugim vrstama plovila bez obzira na njihovu namjenu u (ne)gospodarske svrhe“.³⁶

Morsko brodarstvo zasigurno je najznačajniji element (tj. podsustav) pomorskog gospodarstva i pomorskog prometa. Struktura sustava morskog brodarstva, ako se izučava prema predmetima transportiranja i prometovanja, osim standardnih elemenata po vertikali (tj. tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih i pravnih fenomena, fenomena intelektualnog kapitala...) ima dvije skupine elemenata po horizontali:³⁷

- 1) Teretno brodarstvo (tj. linijsko, slobodno i tankersko brodarstvo),
- 2) Putničko brodarstvo (tj. linijsko i slobodno brodarstvo ili turističko brodarstvo).

Zahvaljujući morskom brodarstvu, pomorski promet je prometna grana od najvećeg utjecaja na međunarodnu robnu razmjenu jer se odvija morem, a ono zauzima 70,8% ukupne površine Zemlje, i veliki je slobodni prometni put u čiju infrastrukturu ne treba mnogo ulagati. Može se reći da je za morsko brodarstvo karakteristično:³⁸

- 1) More kao veliki prometni put koji povezuje cijeli svijet,
- 2) More kao prirodan prometni put koji ne zahtjeva posebna ulaganja u infrastrukturu,
- 3) Morski brodovi kao jedina prijevozna sredstva kojim se odjednom mogu prevesti stotine pa i tisuće putnika.

³⁵ Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., p. 65

³⁶ Ibid., pp. 41 - 42

³⁷ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 242

³⁸ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992., p. 23

Sve karakteristike pomorskog prijevoza utvrđuju dvije vrlo važne činjenice u vezi s ekonomski značenjemorskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti:³⁹

- 1) Morsko brodarstvo je najvažnija prijevozna djelatnost u međunarodnom robnom prometu,
- 2) Morsko brodarstvo je neekonomičnija (najjeftinija) prijevozna djelatnost u domaćem i međunarodnom robnom prometu.

Morske luke u Republici Hrvatskoj imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom zemljopisnom položaju. Hrvatska obala je duga i razvedena s čak 1777,5 km kopnene obale što je ukupno 47,6% ukupne morske obale uz 4058 km obale hrvatski otoka. Sve navedno je razlog postojanju velikog broja luka i lučica, od kojih najveći prometni značaj ima šest luka.⁴⁰

Prema podjeli luka po veličini i daljnje podjele na luke otvorene za javni promet, u Hrvatskoj je formirano šest luka (slika 7.) od međunarodnog interesa: Rijeka, Zadar, Šibenik, Splt, Ploče i Dubrovnik. Osim toga, formirane su 42 luke od županijskog značenja i 285 luka od lokalnog značenja.⁴¹

Prema organizacijskim i ekonomskim kriterijima morsko putničko brodarstvo može se podijeliti na:

- 1) Linijsko putničko brodarstvo
- 2) Turističko (slobodno) putničko brodarstvo.

Prema geografskom obuhvatu morsko putničko brodarstvo može se podijeliti na kabotažno i prekomorsko brodarstvo.

Morsko putničko brodarstvo u ovom završnom radu je dalje analizirano prema podjeli po organizacijskim i ekonomskim kriterijima (linijsko i slobodno). Nastavno na opise linijskog i slobodnog brodarstva u prvom poglavlju pod nazivom Podjela putničkog brodarstva, u nastavku su istaknute karakteristike specifične za morsko putničko brodarstvo.

³⁹ Ibid. p. 15

⁴⁰ Alafetić, M.: Stanje i budući pravci razvoja pomorsko putničkog brodarstva i luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014., pp. 24 - 25

⁴¹ Ibid. p. 25



Slika 7. Položaj glavnih luka u Republici Hrvatskoj

Izvor: Alafetić, M.: Stanje i budući pravci razvoja pomorsko putničkog brodarstva i luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014., p. 25

4.1. Linijsko morsko putničko brodarstvo

Prijevoz putnika putničkim brodovima prema unaprijed utvrđenom plovidbenom redu čine liniju. Plovidbeni red je instrument kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojim mogu koristiti prijevoznu uslugu. Organizacijsku razinu čine velika broderska poduzeća koja su ustrojena kao dionička društva. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka opće društveni interes, brodari su državna poduzeća (npr. Jadrolinija).⁴²

Najvažnija karakteristika ovog oblika prijevoza jest da se prevoženje, prenošenje i prometovanje prtljage, automobila i putnika obavlja između početne i završne luke prema unaprijed točno utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport može biti direktan i sa zaustavljanjem na usputnim stanicama.⁴³ Prema plovidbenom redu prijevoz obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju.

Karakteristike linijskog brodarstva:⁴⁴

- 1) U određenoj luci ukrcaja linijski brod ne nudi cjeloukupni kapacitet, već samo dio njega.
- 2) Linijski brod stalno, u određenom razdoblju, redovito povezuje na određenom plovidbenom pravcu više luka ukrcaja i iskrcaja prema unaprijed objavljenom plovidbenom redu.
- 3) Najčešće linijski plovidbeni pravac održava linijski brodar s organiziranom skupinom brodova, u zemljama gde je održavanje linijskih veza između

⁴² Čović, K.: Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2014., p. 10

⁴³ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika - Menadžment o linijskom prometu, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 263

⁴⁴ Ibid. pp. 269. - 271.

obale i otoka opći društveni interes brodari su državna poduzrća (npr. Jadrolinija).

- 4) Svojstvena mu je stabilnost i stalnost prevoženja, pa su sukladno tome linijski brodovi manje fleksibilni u prilagođavanju promjenama potražnje na tržištu u odnosu na slobodno brodarstvo.
- 5) Putovanje broda se planira i obračunava u polaznom i povratnom smjeru kao kružno putovanje (važnije luke iskrcaja su istodobno i važnije luke ukrcaja).
- 6) Pravnu razinu karakterizira preiprema i donošenje međunarodnih normi kojim se povećava sigurnost u prijevozu utnika, ISM (International Safety Manegment Code) koda. Brodar treba osigurati uvjete za ugostiteljsku i ostalu ponudu putnicima.

Linijski putnički promet može biti domaći i međunarodni, a obavlja se po važećim domaći i međunarodnim pravnim pravilima i propisima. Kako je izvijestilo nadležno ministarstvo, tijekom 2016. poduzete su pripremne radnje za odvijanje javnog prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu u 2017. kroz zaključivanje dodataka koncesijskih ugovora i pripremne radnje za raspisivanja natječaja za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama. Kapacitet i učestalost državnih linija povećan je novom *Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu* koju je usvojila Vlada Republike Hrvatske 22. prosinca 2016. godine. Ovom Odlukom utvrđene su 53 državne linije, od čega 25 trajektnih, 15 brzobrodskih i 13 brodskih linija.⁴⁵

Prema Agencija za obalni linijski pomorski promet, brodske linije dijelimo na:⁴⁶

- 1) Linije s obavezom javne usluge:
 - i. Državne trajektne linije (tablica 2.),
 - ii. Državne brodske linije (tablica 3.),
 - iii. Državne brzobrodskih linije (tablica 4.),
- 2) Linije bez obaveze javne usluge (tablica 5.).

Tablica 2. Državne trajektne linije

Linija	Relacija
332	Valbiska – Merag
334	Brestova – Porožina
335	Prizna – Žigljen
337	Stinica – Mišnjak
338	Lopar – Valbiska
401	Zadar (Gaženica) – Ist – Olib – Silba – Premuda – Mali Lošinj
431	Zadar (Gaženica) – Ošljak – Preko
432	Biograd – Tkon
433	Zadar (Gaženica) – Rivanj – Sestrunj – Zverinac – Molat

⁴⁵ Kavran, N., Bukljaš – Skočibušić, M., Stupalo, V.: Budućnost linijskog pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj, Republika Hrvatska, Zagreb, 2017. (Okrugli stol)

⁴⁶ <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)

	– Ist
434	Brbinj – Zadar (Gaženica)
435	Zadar (Gaženica) – Bršanj – Rava
532	Šibenik – Zlarin – Obonjan – Kaprije – Žirje
602	Vis – Split
604/604a	Lastovo – Vela Luka – Split
606	Drvenik Veli – Drvenik Mali – Trogir – Split
631	Split – Supetar
632	Sućuraj – Drvenik
633	Ploče – Trpanj
634	Dominče – Orebić
635	Stari Grad – Split
636	Rogač – Split
638	Sumartin – Makarska
831	Suđurađ – Lopud – Dubrovnik
832	Sobra – Prapratno

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)

Tablica 3. Državne brodske linije

Linija	Relacija
310	Mali Lošinj – Srakane Vele – Unije - Susak
311	Ilovik – Mrtvaška – Mali Lošinj
405	Rava – Iž – Zadar
405a	Zadar – Sali – Zaglav
415	Vrgada – Pakoštane – Biograd
431a	Zadar – Preko
501	Brodarica – Krpanj
505	Vodice – Prvić – Zlarin – Šibenik
612	Komiža – Biševo
614	Korčula – Orebić
807	Šipan – Lopud – Koločep - Dubrovnik

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx>, (19. 8. 2017.)

Tablica 4. Državne brzobrodske linije

Linija	Relacija
9141	Pula – Unije – Susak – Mali Lošinj – Ilovik – Silba – Zadar
9308	Mali Lošinj – Ilovik – Susak – Unije – Martinšćica – Cres – Rijeka
9309	Novalja – Rab – Rijeka
9401	Olib – Silba – Premuda – Zadar
9403	Ist – Molat – Zadar
9404	Brbinj – Božava – Zverinac – Sestrunj – Rivanj – Zadar
9404a	Zadar – Iž – Rava
9460	Zadar – Sali – Zaglav – Iž
9502	Žirje – Kaprije – Šibenik
9601	Rogač – Split
9602	Vis - Hvar – Milna – Split
9603	Jelsa – Bol – Split
9603a	Split – Milna – Hvar
9604	Lastovo – Vela Luka – Hvar – Split
9608	Korčula – Prigradica – Hvar – Split
9807	Dubrovnik – Šipanska Luka – Sobra – Polače – Korčula – Lastovo

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)

Tablica 5. Linije bez obveze javne usluge

Brodar	Relacija
MB KAPETAN LUKA	Split – Bol (Brač) - Makarska – Korčula – Mljet (Sobra) – Dubrovnik
MB KAPETAN LUKA	Split – Brač (Milna) – Hvar – Korčula – Mljet (Pomena) – Dubrovnik
JADROLINIJA RIJEKA	Dubrovnik – Korčula – Hvar – Bol – Split
JADROLINIJA RIJEKA	Split – Hvar – Korčula
BURA LINE & OFF SHORE, SLATINE	Trogir – Slatine – Split
ŠPIGULA d.o.o. Split	Split – Postira

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)

Putničko brodarstvo, kao posebna vrsta djelatnosti u morskom brodarstvu, u posljednje vrijeme dobiva na značenju. Razlikuju se vrste plovila za plovidbu u području nacionalne plovidbe: klasični putnički brod, RO-RO putnički brod (trajekt), putnički katamaran (brzo putničko plovilo).⁴⁷

4.1.1. Klasični putnički brod

Danas su klasični putnički brodovi koji se koriste u linijskom putničkom brodarstvu u prvom redu namijenjeni obalnoj plovidbi. Putnički brodovi razlikuju se s obzirom na veličinu, stoga ih se može svrstati na dvije osnovne skupine: brodovi za prijevoz do 200 putnika i brodovi za prijevoz više od 200 putnika.⁴⁸

Klasični putnički brod „Postira“ (slika 8.) je brod hrvatske kompanije Jadrolinija, kapacitet broda je 450 putnika, maksimalna brzina mu je 14 čvorova dok mu je gaz 2,96 metara.⁴⁹ Navedene karakteristike ga svrstavaju u drugu liniju putničkih brodova, u brodove za prijevoz preko 200 ljudi.

⁴⁷ Mrvica, A.: Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2017., p. 14 (Okrugli stol)

⁴⁸ Čović, K.: Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2014., p. 22

⁴⁹ <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/postira> (20. 8. 2017.)



Slika 8. Postira – klasični putnički brod

Izvor: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/postira> (20. 8. 2017.)

4.1.2. RO-RO putnički brod

RO-RO putnički brodovi su brodovi koji imaju mogućnost prevoženja putnika i cestovnih vozila (osobna vozila, kamionske prikolice, autobusi, željezničke kompozicija), najčešće se koriste na stalnim brodskim prugama kao prirodni nastavak cestovne prometne mreže u pojedinoj državi ili, rjeđe, između dviju država. Temeljna zadaća im je ponajprije povezivanje obale i kopna.⁵⁰

Juraj Dalmatinac (slika 9.) je RO-RO putnički brod Jadrolinije kapaciteta 1200 putnika i 138 automobila. Brod je vrijedan preko 8,75 mil. eura izgrađen je u Brodogradilištu Kraljevica. Graz broda iznosi 2,4 metara s brzinom od 13 čvorova. Na brodu se nalazi klimatizirani salon kapaciteta 800 putnika, a opremljen je i hidrauličnim rampama za ukrcaj i iskrcaj vozila te pokretnim stepenicama za putnike.⁵¹

⁵⁰ Toljanić, B.: Upravljanje linijski pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2013., p. 16

⁵¹ <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/bra%C4%8D> (20. 8. 2017.)



Slika 9. Juraj Dalmatinac – RO/RO putnički brod

Izvor: <http://www.ezadar.rtl.hr/dogadaji/2626901/sutra-krstenje-putnickog-broda-juraj-dalmatinac/> (20. 8. 2017.)

4.1.3. Putnički katamaran

Katamaran spada u skupinu brzih putničkih plovila spada u skupinu plovila putnički brodovi čije putovanje ne traje duže od četiri sata, a uglavnom se koriste za povezivanje luka s regionalnim središtem na udaljenosti od 20 do 40 nautičkih milja (obalna i međuotočna ploviba), najčešće prevoze samo putnike, iako mogu prevoziti i vozila, a to su uglavnom brodovi drvotrupci, tzv. katamarani.

Putnički katamaran Silba (alika 10.) brzo je putničko plovilo Jadrolinije, brod je u mogućnosti zaprimiti 310 osoba, gaz broda iznosi 1,20 m, a maksimala brzina mu je 36 čvorova.⁵²



Slika 10. Silba – putnički katamaran

Izvor: <http://radio.hrt.hr/radio-rijeka/clanak/voda-u-strojarnici-katamarana-silba-opasnosti-za-putnike-nije-bilo/110198/> (20. 8. 2017.)

⁵² <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/juraj-dalmatinac> (20. 8. 2017.)

4.2. Turističko morsko putničko brodarstvo

Prema podjeli podsustav putničkog brodarstva po vertikali: organizacijskoj, ekološkoj, ekonomskoj, tehničkoj i tehnološkoj jedna je od vrsta putničkog brodarstva je turističko putničko brodarstvo o kojem je više bilo riječ u prvom poglavlju ovog rad, Podjela putničkog brodarstva. Turističko brodarstvo u ovom radu je analizirano po prometu brodova za kružna putovanja, riječ je o putovanjima luksuzno opremljenim brodovima čiji putnici koriste usluge prijevoza radi odmora i zabave. Ponudu usluge čini: smještaj na brodu, rekreacija, usputna razgledanja, posjeti kulturnim, graditeljskim i drugim znamenitostima, ugostiteljska usluga i ostalo.⁵³ Pa stoga kružna putovanja predstavljaju i prijevoznu i turističku uslugu.

Karakteristike turističkog brodarstva:

- 1) Brodovi se iskorištavaju u punom kapacitetu za jedno ili više putovanja, odnosno za određeno razdoblje, a rentabilni su tek kod visokog stupnja popunjenosti kapaciteta.
- 2) Brodovi nisu vezani za određene pravce plovidbe, već prodaju brodskog prostora za određena kružna putovanja obavljaju turističke agencije.
- 3) Brodar ima obvezu osigurati kadar na brodu te opskrbiti brod za višednevno putovanje i boravak putnika na brodu.

Prijevoz brodovima za kružna putovanja mogu imati međunarodni karakter ili se mogu odvijati unutar teritorijalnih voda neke države. Realiziraju se na temelju ugovora između brodarskih poduzeća i turističke agencije. Brodarsko poduzeće organizira prijevoznu, a turistička agencija komercijalnu funkciju.⁵⁴ Brod na kružnim putovanjima (slika 10.) predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo mjesto, odnosno od luke do luke, a u širem smislu kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, ima i karakteristike pokretne destinacije (eng. *mobile of floating resort*). Zbog toga se takvi brodovi smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve usputene destinacije u kojima pristaju, sekundarnim.⁵⁵

Unutar teritorijalnih voda koriste se manji brodovi skromnije udobnosti. Dok se brodovi za kružna putovanja međunarodnog karaktera prema veličini i kapacitetu mogu se podijeliti na:

- 1) veliki brodovi - kapaciteta preko 1000 putnika, brzine do 30 čvorova, , te s oko 1000 članova posade,
- 2) srednji brodovi – kapaciteta između 500 – 1000 putnika,
- 3) manji brodovi – kapaciteta do 500 putnika, a cijena može biti i do destepute veća od one kod velikih brodova, s ekskluzivnom ponudom, te nestandardnim interijerima.

⁵³ Čović, K.: Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2014., p. 11

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Alafetić, M.: Stanje i budući pravci razvoja pomorsko putničkog brodarstva i luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014., p. 15



Slika 11. Brod za kružnja putovanja

Izvor: http://www.adriaticsailor.com/najavljeno_25_dolazaka_cruisera_u_rijeku/sailing_croatia/9214/HR (20. 8. 2017.)

Kruzing kao prijevoz na kružnim putovanjima kasno je stigao u Hrvatsku, ali zadnjih godina bilježi značajan porast kružnih putovanja strani brodova. Kako bi država potakla razvoj takvog prijevoza, potrebno je izabrati luke koje će imati atraktivnost destinacije na kojoj se nalaze kao primarni kriterij. Potrebno je da luka bude opremljena i dostupna, da ima obilježja maritimno-prometne luke (potrebna vežišta, određene usluge) te da ima određen kriterij održivosti (prihvatni kapacitet luke i destinacije). Vrlo je važno posjedovanje turističke suprastrukture (agencije, vodiči) koji bi omogućavali održavanje izleta i razgleda destinacije kao osnovno svojstvo ponude. Osim osnovno navedenih kriterija, nije na odmet da je luka blizu aerodroma, dobro prometno povezana, laka nabava potrebne robe, da je smještaj kvaliteta. Kao glavni nositelji *hrvatske kruzing destinacije* prema navedenim kriterijima izabrani su slijedeći gradovi tj. luke u tim gradovima: 1) Poreč, 2) Rovinj, 3) Pula, 4) Rijeka, 5) Krk, 6) Cres, 7) Rab, 8) Mali Lošinj, 9) Pag, 10) Zadar, 11) Šibenik, 12) Split, 13) Vis, 14) Hvar, 15) Ploče, 16) Korčula, 17) Dubrovnik.⁵⁶

⁵⁶ Anđelić, M.: Analiza kruzing turizma u Hrvatskoj, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016. p. 22

5. HRVATSKI PUTNIČKI BRODARI

Koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama.⁵⁷

Koncesije za obavljanje linijskog prijevoza definirane su raznim zakonima, propisima i uredbama. Tako je postupak dodjele koncesije za obavljanje javnoga prijevoza u linijskome obalnome pomorskom prometu propisan *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Uredbom o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu i Pravilnikom o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu*.⁵⁸

Prema *Pravilniku o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom prometu*: „Brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda. Brodar mora imati potvrdu o usklađenosti izdanu od priznate organizacije, kojom dokazuje da preuzima odgovornost kompanije. Kompanija je fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik).“⁵⁹

U ovom završnom radu analizirano je riječno i morsko putničko brodarstvo pa nastavno na obrađeno detaljnije ćemo navesti i opisat riječne i morske putničke brodare u Republici Hrvatskoj.

5.1. Riječni putnički brodari

Analizom dostupne literature identificirano je da riječni putnički brodari prvenstveno pružaju uslugu turističkog putničkog brodarstva, koje je analizirano u četvrtom poglavlju. Riječno putničko brodarstvo obavlja se na rijekama Dunav, Drava i Sava, detaljnim pretraživanjem ustanovljeno je da u Republici Hrvatskoj postoje četiri pružatelja usluga, a to su:

- 1) *Danubiumtours* - prva receptivna agencija, agencija za razvoj i promicanje turističke destinacije u Hrvatskom podunavlju i regiji. Imaju elektro-solarni turistički panoramski brod, suvremeno uređeni riječni brod *Bajadera* (slika 12.) koji je u potpunosti u funkciji turizma i turista. Namjenski je projektirana za 60 posjetitelja.

⁵⁷ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

⁵⁸ Mandić, N., Lovrić, I.: Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, *Naše more*, 2011., vol. 58, br. 3 - 4, pp. 111 - 123

⁵⁹ Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati broda i broda za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prijevozu (NN 80/13)

- 2) *Brodocentar Sisak* - društvo s ograničenom odgovornošću za proizvodnju, projektiranje, trgovinu i usluge utemeljeno je 2006. godine. Sjedište društva, kao i proizvodni objekti i brodogradilišni navoz, nalaze se u Sisku. Osnovna namjera osnivača, Lučke uprave Sisak i Grada Siska, bilo je stvaranje i osiguravanje uvjeta za obnovu i održavanje Savske flote. Danas je društvo u stopostotnom vlasništvu Lučke uprave Sisak. Brodocentar Sisak ima turistički brod Juran i Sofija te se s njim organiziraju izleti. Brod je kapaciteta do 70 putnika. Pod potpoglavljem ovog poglavlja, Putnička pristaništa na rijeci Savi prikazat će se red plovidbe i detalji o samom brodu.
- 3) *Nacionalni park Plitvička jezera (flota elektrobrodova)* – na najvećem jezeru Kozjak plovi šest elektrobrodova kapaciteta do 100 osoba i dva elektrobroda kapaciteta do 50 osoba. Šest brodova se pokreće sa dva elektromotora snage svakog od 7 kW, a dva broda se pokreću jednim elektromotorom snage 6 kW. Obzirom da je Lučka kapetanija Sisak nadležna floti JUNP-a (Javnoj upravi Nacionalnog parka), te ista provodi česte stroge kontrole, detaljno se pazi da se ne prevozi preko 100 osoba na velikim, odnosno 50 osoba na malim brodovima, čime se direktno pazi na sigurnost. Flota elektrobrodova Nacionalnog parka Plitvička jezera je ujedno i najveća flota elektrobrodova na svijetu. Pod potpoglavljem ovog poglavlja, Putnička pristaništa na hrvatskim jezerima prikazat će se vozni red i još neke pojedinosti.
- 4) *Nacionalni park Krka* (izletnički brodovi) – ima izletničke brodove koji povezuju kopno s otokom Visovac unutar istoimenog jezera. Prihvat i prijevoz posjetitelja brodovima moguć je u razdoblju od travnja do studenog uz obaveznu prethodnu najavu. NP Krka ima 12 izletničkih brodova u svojem vlasništvu, a prema potrebi uslugu prijevoza im obavljaju i brodovi koncesionara za određeno razdoblje. Na relaciji Skradin – Skradinski buk natječajem je izabrano pet pružatelja usluga prijevoza. Brodari koji su dobili koncesijsko odobrenje: Z. T. U. O. Nora, Jadra d.o.o., Destina d.o.o., Avalon Yachting j.d.o.o. i Perkov MCML. U potpoglavljem ovog poglavlja, Putnička pristaništa na hrvatskim jezerima prikazat će se plovidbeni red, cjenik i razdoblje kad je plovidba moguća.

5.1.1. Putnička pristaništa na hrvatskim rijekama

Na hrvatskim rijekama postoje putnička pristaništa koje ćemo podijeliti po rijekama. Na dionici rijeke Dunav u Republici Hrvatskoj postoje nekoliko mogućih putničkih pristaništa: 1) Vukovar, 3) Batina, 4) Aljmaš i 5) Ilok. Pristanište na rijeci Dravi je u Osijeku, dok se pristaništa na rijeci Savi nalaze u Sisku, Slavanskom Brodu i Županji.

5.1.1.1. Putnička pristaništa na rijeci Dunav

Na dionici rijeke Dunav u Republici Hrvatskoj postoji nekoliko mogućih putničkih pristaništa. Tako su u nastavku detaljnije analizirana putnička pristaništa: 1) Vukovar, 3) Batina, 4) Aljmaš i 5) Ilok.

5.1.1.1.1. Riječno putničko pristanište u Vukovaru

Lučka uprava *Vukovar* je 2002. godine započela s izgradnjom putničkih pristaništa, odnosno javnih luka za putnički promet u Vukovaru i Iloku. Terminali raspolažu s potrebnom infrastrukturom (priklučci na vodu, električnu energiju, plin). Postoji velik interes za pristajanje putničkih brodova koji u vrijeme sezone koja traje od ožujka do listopada pristaju više puta tjedno u Vukovaru. Radi se o luksuznim brodovima stranih brodara na kojima su najčešće turisti iz Sjedinjenih Američkih Država, Njemačke i drugih europskih zemalja koji najčešće plove na relaciji Mađarska - Rumunjska i obratno. Lučka uprava Vukovar na svojim putničkim pristaništima u Vukovaru i Iloku nudi usluge opskrbe putničkih plovila pitkom vodom i električnom energijom te omogućava prihvata otpada s putničkih plovila.⁶⁰

Zbog povezanosti s Europom kao i kvalitetnog stanja Dunava na navedenim pristanima pristaje najveći broj plovila, trenutno Vukovar ostvaruje najveći broj pristajanja i najveći broj primljenih turista. Vukovarsko pristanište je najopremljenije u Republici Hrvatskoj, ali je kapacitet pristanaka ograničen.

Bajadera (slika 12.) je suvremeno uređeni riječni brod koji je prije svega namijenjen turizmu i omogućuje posjetiteljima uživanje u prizorima s rijeke Dunav. Elektro-turistički panoramski riječni brod koji je u potpunosti u funkciji ekološki održivog turizma, kapaciteta je 60 mjesta i plovi tokom cijele godine (tablica 6.).⁶¹ Prikazan je aktualan red plovidbe za mjesec kolovoz (tablica 7.).

Brod Bajadera okružen je panoramskim staklima kako bi zainteresirani gosti mogli uživati u svim vukovarskim znamenitostima, od arheološkog nalazišta Vučedol do tvornice Borovo. Također, Bajaderu je moguće unajmiti za razne svrhe - kulturna događanja, video projekcije, rođendane, te ostale manifestacije. Cijena karte iznosi 45,00 kn po osobi, a obiteljska karta (2 odraslih plus 2 djece) iznosi 90,00 kn.⁶² U sklopu turističke ponude Vukovar Waterbus Bajadera osim vožnje brodom nude i mogućnost najma kajaka jednosjed i dvosjed – (dvoje odraslih + dijete) i bicikla.⁶³

⁶⁰ <http://www.port-authority-vukovar.hr/default.aspx?id=8> (9. 8. 2017.)

⁶¹ <http://vukovarwaterbus.hr/o-brodu/> (14. 8. 2017.)

⁶² <http://www.turizamvukovar.hr/index.php?stranica=245> (14. 8. 2017.)

⁶³ Ibid.



Slika 12. WaterBus Bajadera

Izvor: <http://vukovarwaterbus.hr/o-brodu/> (14. 8. 2017.)

Tablica 6. Red plovidbe WaterBus-a Bajadera tokom cijele godine

Plovedbeni red	ŠETNJA DUNAVOM – PANORAMSKA PLOVIDBA	Gastro plovidba
1.1. – 31.12.2016.		
Siječanj – veljača - ožujak	1 x dnevno	Prema rezervaciji
Travanj – svibanj - lipanj	4 x dnevno	Prema rezervaciji
Srpanj - kolovoz	2 x dnevno	Prema rezervaciji
Rujan - listopad	4 x dnevno	Prema rezervaciji
Studeni - prosinac	2 x dnevno	Prema rezervaciji
* Ponedjeljkom nema redovne plovidbe!		
* SVAKI PONEDELJAK NOVI TJEDNI RASPORED PLOVIDBE		

Izvor: Izradila autorica prema <http://vukovarwaterbus.hr/wp-content/uploads/2016/08/brosura-vukovar-waterbus-bajadera.pdf> (14. 8. 2017.)

Tablica 7. Red plovidbe panoramski brodom na rijeci Dunav u Vukovaru

Red Plovidbe	„ŠETNJA DUNAVOM“	
DATUM	POLAZAK	TRAJANJE
14.08. - PON	NEMA REDOVNE PLOVIDBE (moguća je rezervacija za grupe)	1 h
15.08. - UTO	18:00 h / i na upit	1 h
16.08. - SRI	18:00 h / i na upit	1 h
17.08. - ČET	18:00 h / i na upit	1 h
18.08. - PET	18:00 h / i na upit	1 h
19.08. - SUB	18:00 h / i na upit	1 h
12.08. - NED	18:00 h / i na upit	1 h
MJESTO PRISTANKA / POLASKA: Parobrodska bb (otok sportova)		

Izvor: Izradila autorica prema <http://vukovarwaterbus.hr/red-plovidbe/> (14. 8. 2017.)

5.1.1.1.2. Riječno putničko pristanište u Batini

U Baranji je izgrađeno novo pristanište Batina (slika 13.), a otvoreno je 2015. godine. Duljina pristana iznosi 100 metara. Pristanište Batina se nalazi pod upravom Lučke uprave Vukovar. Nalazi se u blizini šetališta, a prednost mu je što je u njegovoj pozadini smještena autobusna stanica. Novo pristanište u čije je uređenje uloženo ukupno oko 12 milijuna kuna, je investicija u kojoj su sudjelovali Osječko-baranjska županija, Hrvatske vode, te Ministarstvo prometa, pomorstva i infrastrukture putem Lučke uprave Vukovar u samoj fazi izgradnje s preko 5 milijuna kuna.



Slika 13. Batina – riječno putničko pristanište

Izvor: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=19563> (2. 9. 2017.)

5.1.1.1.3. Riječno putničko pristanište u Aljmašu

Aljmaš također ima novoizgrađeni pristan koji je otvoren 2013. godine, pristan je udaljen oko 200 metara od centra i u blizini je šetališta. Duljina pristana iznosi 100 metara, jednako kao i u Batini. Osječko-baranjska županija u projekt aljmaškog pristaništa uložila nešto više od 3 milijuna kuna. Planiran je nastavak ulaganja u njegovo proširenje. Pristaništem Aljmaš (slika 14.) upravlja Lučka uprava Vukovar.



Slika 14. Aljmaš – riječno putničko pristanište

Izvor: Glas slavonij, <http://www.glas-slavonije.hr/196126/7/Svecano-otvoreno-novo-rijecno-putnicko-pristaniste-u-Aljmasu> (2. 9. 2017.)

5.1.1.1.4. Riječno putničko pristanište u Iloku

Lučka uprava Vukovar je 2002. g. započela s izgradnjom putničkog pristaništa, odnosno javne luke za putnički promet u *Iloku*. Terminal raspolaže s potrebnom infrastrukturom (priklučki na vodu, električnu energiju, plin), i nudi usluge opskrbe

putničkih plovila pitkom vodom i električnom energijom te omogućava prihvat otpada sa putničkih plovila.

Turistički brod Bajadera također plovi i s pristaništa *Ilok* kao sadržaj hotela Dunav, moguće je provozati se kraćom panoramskom vožnjom, ispod mosta pa sve do same granice ili Šarengradske Ade ili dužom vožnjom do Vukovara, Osijeka ili Novog Sada. Vožnja kreće s Parobrodarska bb (otok sportova), a vremenski raspored i trajanje plovidbe je prema dogovoru.⁶⁴

5.1.1.2. Putničko pristanište na rijeci Dravi

Lučka uprava Osijek nema u ponudi turistički brod iz razloga jer je dionica uzvodno od Osijeka nije preporučljiva za plovidbu većih plovila zbog niže klase plovnog puta (neodržavanje, mnoštvo meandara, pješčanih sprudova i plićaka, veliki broj zaštićenih biljnih i životinjskih vrsta). S obzirom na specifičnosti rijeke Drave, prilikom kupovine broda potrebno je tražiti brod specifičnih referenci. Karakteristike tog broda bile bi: dužina 20 m širina 5 m gaz 1 m. ili manji dizel motora min. snage 2 x 100 - 120 kW brzinu broda od min. 15 km/h. Brod mora imati dva člana posade sa stručnim zvanjem.⁶⁵

Na rijeci Dravi zasada postoji samo jedno pristanište za brodove riječnog turizma, brodove za kružna putovanja, a to je pristanište u Osijeku. Osiječko pristanište otvoreno je 2009. godine te od tada bilježi stalan rast pristajanja, krajem kolovoza do listopada očekuje se pristanak više od 30-tak kruzera (tablica 8.). Pristanište se nalazi u centru grada Osijeka, stotinjak metara od glavnog trga. Godine 2014. u Osijeku je pristalo do sad najviše brodova za kružna putovanja i to čak njih 50 s ukupno 5404 putnika.⁶⁶

Osijek se može doživjeti iz vodene perspektive s pristaništa Aljmaš, plovidbom kroz Dravu do ušća u Dunav, plovidbom se razgledavaju prostranstva ovih velikih rijeka. Ovisno o želji grupe, ručak se može organizirati u konobi u Aljmašu ili na vodi (u čamcu). Program se može organizirati i za grupu do 16 osoba (tablica 9.). Jedna grupa ide čamcem do Aljmaša, dok druga ide kombijem. Nakon zajedničkog boravka u Aljmašu grupe se zamjenjuju u povratku.⁶⁷

⁶⁴ <http://www.turizamilok.hr/hr/sto-vidjeti-i-doživjeti/atraktivnosti-i-znamenitosti/dunav/> (14. 8. 2017.)

⁶⁵ Kesegi - Krstin, K.: Zašto Osijek nema turistički brod?, Ugostiteljsko – turistička škola Osijek, Projekt Ministarstva turizma – Promocija i jačanje kompetencija strukovnih zanimanja za turizam, Osijek, 2015., sld. 15

⁶⁶ Majić, M.: Mogućnost unapređenja nautičkog turizma na rijakama Sava, Dravi i Dunavu U Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2015., p. 16

⁶⁷ <http://sib.rtl.hr/predstavljamo/turizam/5151-vodeni-svijet-baranje-otkrijte-kanuom-camcem-ili-brodom.html> (14. 8. 2017.)

Tablica 8. Putničko pristanište Lučke uprave Osijek – raspored dolazaka brodova za kružna putovanja

PRISTANIŠTE LUČKA UPRAVA OSIJEK		
 KRUZER	DOLAZAK	ODLAZAK
VIVALDI	15. 9. 2017 14:00	15. 9. 2017 20:00
RIVER NAVIGATOR	18. 9. 2017 15:00	18. 9. 2017 20:00
RIVER DISCOVERY II	18. 9. 2017 15:00	18. 9. 2017 20:00
PRINZESSIN SISI	19. 9. 2017 14:00	19. 9. 2017 22:00
CARMEN	21. 9. 2017 15:00	21. 9. 2017 20:00
MAXIMA	21. 9. 2017 14:30	21. 9. 2017 23:00
BELVEDERE	25. 9. 2017 09:00	25. 9. 2017 14:00
RIVER DISCOVERY II	28. 9. 2017 7:00	28. 9. 2017 13:30
RIVER NAVIGATOR	28. 9. 2017 7:00	28. 9. 2017 13:30
AMADEUS SYMPHONY	29. 9. 2017 2:30	29. 9. 2017 20:00
CARMEN	1. 10. 2017 07:00	1. 10. 2017 13:30
L'EUROPE	6. 10. 2017 8:00	6. 10. 2017 12:00
EDELWEISS	6. 10. 2017 18:00	06. 10. 2017 18:00
RIVER NAVIGATOR	8. 10. 2017 15:00	08. 10. 2017 20:00
RIVER DISCOVERY II	8. 10. 2017 15:00	08. 10. 2017 20:00
SCENIC JEWEL	11. 10. 2017 06:00	11. 10. 2017 17:30
EMERALD STAR	14. 10. 2017 6:00	14. 10. 2017 17:30
RIVER NAVIGATOR	18. 10. 2017 07:00	18. 10. 2017 13:30
RIVER DISCOVERY II	18. 10. 2017 07:00	18. 10. 2017 13:30

Izvor: Izradila autorica prema http://port-osijek.hr/raspored_dolazaka?locale=hr (4. 9. 2017.)

Tablica 9. Osijek - izlet čamcem

IZLET NA UŠĆE DRAVA – DUNAV	
Pristanište Aljmaš	
Lokacija	Vikend naselje Ušće, Drava, Dunav
Veličina grupe	> 16 osoba
Trajanje programa	4 – 6 h
Vremenski period provođenja programa	2. 4. – 31. 10.
Oprema	Čamac, zaštitini prsluci
Potrebno je ponijeti	Nepromočivu i zatvorenu odjeću, laganu sportsku obuću, ruksak ili laganu torbu dalekozor i fotoaparat
Opis programa	<ul style="list-style-type: none"> - Kreće se iz centra Osijeka - iz Zimske luke - Vožnja nizvodno - Vožnja kroz područje Kopačkog rita - Pogled na pitoreskno vikend naselje s čamcima i kućicama na stupovima - Vožnja kroz Dunav - Razgledavanje Aljmaša - Uzvodni povratak u Osijek
Cijena programa (*čamac, stručan vodič, osiguranje za sve sudionike, organizacija programa)	880 KN (*Cijena je za grupu 4 - 8 osoba, dok je za grupe 8 - 16 osoba cijena na upit)

Izvor: Izradila autorica prema <http://sib.rtl.hr/predstavljamo/turizam/5151-vodeni-svijet-baranje-otkrijte-kanuom-camcem-ili-brodom.html> (14. 8. 2017.)

U Osijek ima u ponudi i veslanje kanuima rijekom Dunav (tablica 10.). Ovaj program uključuje veslanje u kanuima Dunavom i rukavcima uz pratnju stručnog vodiča. Uz početne instrukcije i upute veslači će se zaputiti nizvodno rijekom, povremeno ulazeći u dunavske rukavce.

Tablica 10. Osijek - veslanje kanuima

KANU PUSTOLOVINA NA DUNAVU	
Lokacija	Dunav, Park prirode Kopački rit, Eko centar Zlatna Greda
Veličina grupe	min. 6 osoba
Trajanje programa	4 h
Vremenski period provođenja programa	travanj – listopad
Oprema	Kanui, zaštitni prsluci, vesla, nepromočivi spremnik
Potrebno je ponijeti	Nepromočivu i zatvorenu odjeću, laganu sportsku obuću, ruksak ili laganu torbu, dalekozor i fotoaparat
Cijena programa (*vodič, sva potrebna oprema za kanuing, sva potrebna osiguranja, okrijepa i ručak)	270 Kn / osoba

Izvor: Izradila autorica prema <http://zlatna-greda.org/ponuda/kanu-pustolovine/> (14. 8. 2017.)

5.1.1.3. Putnička pristaništa na rijeci Savi

Na plovnom putu rijeke Save na području Republike Hrvatske postoji nekoliko pristaništa za brodove nautičkog turizma, to su: Županja, Slavonski Brod i Sisak. Nažalost trenutno ni jedno putničko pristanište na rijeci Savi ne posjeduje infrastrukturu za pristanak brodova za kružna putovanja već brodovi improvizirano prstaju uz obalu, gradske šetnice i slično to vrijedi za Slavonski Brod i Županju. Iznimka je pristanište u Sisku gdje je postavljen brod-poton Biokovo (slika 15.) kako bi brodovi mogli lakše pristajati, ove godine u svibnju brod-poton još nije bio u funkciji radilo se je na prilaznom mostu.⁶⁸

⁶⁸ Jangjel, K.: Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvat brodova na krstarenjima, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., p. 13



Slika 15. Brod-poton Biokovo

Izvor: <http://lokalni.vecernji.hr/gradovi/nakon-obnove-rijecni-brod-biokovo-postaje-putnicko-pristaniste-4092> (4. 9. 2017.)

Lučka uprava *Slavonski Brod* u ponudi planira imati Splavarski turizam na Savi, riječ je o projektu koji se odnosi na iznajmljivanje splavova s popratnim sadržajima. Pored iznajmljivanja splavova, u ponudi bi mogla biti i plovidba čamcem. Osigurana je lokacija splavova, platforma, čamac i projektna dokumentacija. Projekt je spreman za implementaciju, podupiru ga „Udruga splavara“ i Turistička zajednica grada, a za njegovu realizaciju potrebno je oko 130 tisuća kuna. Realizacija panoramskog turističkog broda u Slavonskom Brodu još nije provedena zbog nedostatka sredstava, no ideja o tome postoji.

Lučka uprava *Sisak* u ponudi ima izlete brodom Juran i Sofija koji je proizvod sisačkog brodogradilišta, a prvi puta je porinut u 2003. godine. Brod (slika 16.) je dvotrupac odličnih maritimnih sposobnosti, visoke stabilnosti, vrlo plitkog gaza, duljine 16 i širine 6 metara, a na svom prostoru može primiti 70 putnika izletnika. Opremljen je propisanom sigurnosnom opremom. Krstarenja se odvija rijekom Kupom i Savom put Parka prirode Lonjsko polje ili do Jasenovca, također povremeni, posebno povoljni, hidrološki uvjeti omogućuju plovidbu rijekom Kupom do Grada Petrinje i rijekom Savom do rubnih općina Zagrebačke županije (tablica 11.).



Slika 16. Izletnički brod Juran i Sofija

Izvor: <http://www.luckaupravisak.hr/galerija/> (9. 8. 2017.)

Tablica 11. Cjenik i trajanje krstarenja brodom Juran i Sofija

RELACIJA	TRAJANJE VOŽNJE (h)		UKUPNO TRAJANJE	CIJENA (kn)
	ODLAZAK	DOLAZAK		
SISAK	-	-	1:30	
SISAK - PETRINJA	2:00	1:30	3:30	1600
SISAK - GUŠĆE	1:30	2:00	3:30	2600
SISAK - KRATEČKO	2:00	2:30	4:30	2900
SISAK - MUŽILOVČICA	2:30	3:00	5:30	3100
SISAK - LONJA	3:00	3:30	6:30	3400
SISAK - KRAPJE	4:00	5:00	9:00	4600
SISAK - JASENOVAC	5:00	6:30	11:30	6200
KRAPJE - JASENOVAC	1:30	2:00	3:30	2600
D. BOK - JASENOVAC	1:00	1:30	2:30	2000
KRAPJE - KRATEČKO	2:30	3:00	5:30	3100
* Cjenik po jednoj plovidbi				
* PDV je uključen u cijene				

Izvor: <http://www.brodocentar.hr/turizam.html> (9. 8. 2017.)

5.1.2. Putnička pristaništa na hrvatskim jezerima

Plovna jezera u Republici Hrvatskoj sa putničkim pristaništima su: jezero Kozjak u sklopu nacionalnog parka Plitvička jezera, jezero Bajer - Fužine i jezero Visovac dio Nacionalnog parka Krka.

5.1.2.1. Putničko pristanište na jezeru Kozjak

Najveće jezero Nacionalnog parka Plitvička jezera je *jezero Kozjak*. Na jezeru se možete voziti električnim brodovima čija je vožnja uključena u cijenu ulaznice,

brodovi pridonose unapređenju posjetiteljske infrastrukture i sadržaja Plitvičkih jezera te isto tako i smanjenju čekanja na obilaske parka. Raspored vožnje prikazan je u tablici (tablica 12.). Novi električni brod na Plitvicama dug je 15 metara, širok 5,8 metara, s kapacitetom za prijevoz do 100 putnika i tri člana posade.⁶⁹

Na jezeru se mogu iznajmiti i drveni čamci kako. Tijekom zime i niskih temperatura, površina jezera se zaledi te onda nije moguće vožnja jezerom.

Tablica 12. Raspored vožnje jezerom Kozjak – Plitvička jezera

ELEKTROBROD – Plitvička jezera	
Kratka linij (P1 – P2)	07:00 – 20:30 - po potrebi
Duga linija (P2 – P3)	8:00 – 19:00 – svakih 30 min
Duga linija (P3 – P2)	8:00 - 19:30 – svakih 30 min

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.np-plitvicka-jezera.hr/hr/planirajte-svoj-posjet/radno-vrijeme-i-cijene/> (14. 8. 2017.)

5.1.2.2. Putničko pristanište na jezeru Bajer

U Fužinama na jezeru Bajer plovi (tablica 13.) turistički brod Sv. Anton, pristanište se nalazi oko 200 metara od centra Fužina. Vožnja traje 45 minuta, a kapacitet broda je do 60 osoba. U slučaju lošeg vremena brod ne plovi.

Tablica 13. Jezero Bajer - Red plovidbe i cjenik

Red plovidbe turističkog broda - kolovoz 2017.	
Ponedjeljak	Ne plovi
Utorak – petak	18:00 i 19:00
Subota - nedjelja	14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00
Mogućnost dogovora za grupe (min. 20 osoba) i izvan reda plovidbe uz prethodnu najavu.	
Cijena vožnje – individualno (srpanj – kolovoz)	
Djeca (>3 god)	Besplatno
Djeca (3 – 15 god)	15 KN
Ostali	25 KN
Cijena vožnje – grupe (min. 20 osoba)	
Vrtići	15 KN / osoba
Osnovna škola	15 KN / osoba

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.tz-fuzine.hr/view.asp?p=130&c=5> (17. 8. 2017.)

5.1.2.3. Putničko pristanište na jezeru Visovac

Jezero Visovac u sklopu je Nacionalnog parka Krka. Zbog izuzetne vrijednosti otok Visovac oduvijek je privlačio brojne hodočasnike koji i sada organizirano hodočaste koristeći izletničke brodove Nacionalnog parka Krka. Za posjećivanje Visovca organizirani (tablica 14.) su izleti brodom sa Skradinskog buka, u trajanju od dva sata sa zadržavanjem zbog razgledavanja otočića, franjevačkog samostana, crkve, muzeja, od pola sata.⁷⁰

⁶⁹ Novi list HR, <http://www.novilist.hr/Vijesti/Hrvatska/Porinut-novi-turisticki-brod-na-Plitvicama-nakon-25-godina>, (17.08.2017.)

⁷⁰ <http://www.npkrka.hr/stranice/otok-visovac/36.html> (19. 8. 2017.)

Tablica 14. Nacionalni park Krka – Red plovidbe i cjenik

	ožujak*** / travanj / svibanj / lipanj / srpanj / kolovoz / ruj / listopad / studeni***				
Kategorija	Mjesto polaska	Lokalizacija koji se posjećuju	Mjesto povratka	Dužina trajanja izleta	Cijena
Individualni odrasli	Skradinski buk	Visovac (30 min)	Skradinski buk	2 h	100,00 kn
	Skradinski buk	Visovac (30 min), Roški slap (90 min)	Skradinski buk	4 h	130,00 kn
	Roški slap	manastir Krka (30 min), starohrvatske utvrde Trošenj i Nečven (razgledavanje iz broda)	Roški slap	2,30 h	100,00 kn
	Stinice **	Visovac (30 min)	Stinice	35 min	50,00 kn
	Remetić **	Visovac (30 min)	Remetić	35 min	50,00 kn
Individualni djeca (od 4 do 18 godina)	Skradinski buk	Visovac (30 min)	Skradinski buk	2 h	70,00 kn
	Skradinski buk	Visovac (30 min), Roški slap (90 min)	Skradinski buk	4 h	90,00 kn
	Roški slap	manastir Krka (30 min), srednjovjekovne utvrde Trošenj i Nečven (razgledavanje iz broda)	Roški slap	2,30 h	70,00 kn
	Stinice **	Visovac (30 min)	Stinice	35 min	35,00 kn
	Remetić **	Visovac (30 min)	Remetić	35 min	35,00 kn
DJECA DO NAVRŠENE 4. GODINE	/	/	/	/	GRATIS

** Izlet brodom se odvija prema sljedećem plovnom redu:

Stinice - Visovac (pon - sub) 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, (ned) 9.30, 10.00, 10.30, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00

Remetić - Visovac (pon - sub) 9.45, 10.45, 11.45, 12.45, 13.45, 14.45, 15.45, (ned) 9.45, 10.15, 10.45, 12.15, 13.15, 14.15, 15.15

Navedeni izleti brodom se mogu ostvariti tijekom cijele godine osim u zimskom razdoblju (siječnju, veljači, ožujku, studenom, prosincu)

*** U ožujku i studenom izleti se organiziraju samo uz prethodnu najavu i ukoliko to vremenske prilike dozvoljavaju. Svi izleti brodom (osim izleta Stinice - Visovac i Remetić - Visovac) nemaju plovni red, već se raspored vožnji radi na dnevnoj osnovi.

Cijena odabranog izleta plovilom nadograđuje se na cijenu ulaza.

Rok za otkazivanje bilo koje vrste usluga je minimalno 24 sata prije zakazanog termina.

U cijenu izleta je uključeno osiguranje posjetitelja i PDV.

Izvor: <http://www.npkrka.hr/stranice/cjenik-2017-individualni-posjetitelji/169.html> (17. 8. 2017.)

5.2. Morski putnički brodari

U ovom poglavlju analizirani su morski putnički brodari koji prometuju u morskom linijskom obalnom prijevozu na državni linijama: trajektnim, brodskim i brzobrodskim linijama. Pojedinačno je opisano svih trinaest brodara koji trenutno obavljaju uslugu prijevoza u Republici Hrvatskoj. Na temelju koncesije za obavljanje linijskog prijevoza definirane raznim zakonima, propisima i uredbama, brodarim je dodijeljeno pravo obavljanja usluge javnog prijevoza.

Tijekom 2013. godine dovršen je najobuhvatniji proces dodjele koncesija za obavljanje javnog prijevoza, ugovorom o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji propisano je da svi ugovori o obavljanju javnog prijevoza na državnim linijama, potpisani prije pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, ostaju na snazi do 31.

prosinca 2016. Uz važeća dva ugovora na brodskim linijama potpisanim ranije, Potpisani su koncesijski ugovori za 24 trajektne, 15 brzobrodskih i 8 brodskih linija. Naknadno su potpisani ugovori za jednu trajektnu liniju i dvije brodske linije. Tako je osigurana puna zaposlenost kapaciteta hrvatskih brodara u pružanju usluge javnog prijevoza za 52 državne linije, od čega 25 trajektnih, 15 brzobrodskih i 12 brodskih linija. Ove linije održava 13 hrvatskih brodara (tablica 15.) s flotom od preko 70 brodova. Od prethodno navedenih linija ukupno ih je sedam profitabilno te brodari na ovim linijama plaćaju novčanu naknadu na temelju ugovora o koncesiji. Na ostalim linijama koje su neprofitabilne, brodarima koji pružaju uslugu javnog prijevoza, dodjeljuju se naknade za obavljanje javne usluge.⁷¹

Tablica 15. Morski putnički brodari u obalnom linijskom prijevozu

	Naziv brodar
1.	Jadrolinija
2.	Linijska nacionalna plovdba
3.	MB Kapetan Luka
4.	G&V Line d.o.o.
5.	G&V Line ladera d.o.o.
6.	Miatrade d.o.o.
7.	Rapska plovdba d.d.
8.	R.P.Z. Vrgada
9.	Bura Line & Off Shore
10.	Porat Ilovik d.o.o.
11.	Komunalno trgovačko društvo Bilan - Orebić
12.	Nautički centar Komiža
13.	Gradski parking Šibenik

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (21. 8. 2017.)

U 2016. godini na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu ukupno je prevezeno 13 054 569 putnika. Naš najveći brodar Jadrolinija preveo je 11 272 665 putnika (tablica 16.) te s time čini 86,4% od ukupnog broja (grafikon 1.), zatim ga slijedi Rapska plovdba sa ukupnim prometom putnika od 6,2%, točnije prevezeno je 804 012 putnika. Svi ostali brodari imaju vrlo mali udio u ukupnom prometu putnika na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu.

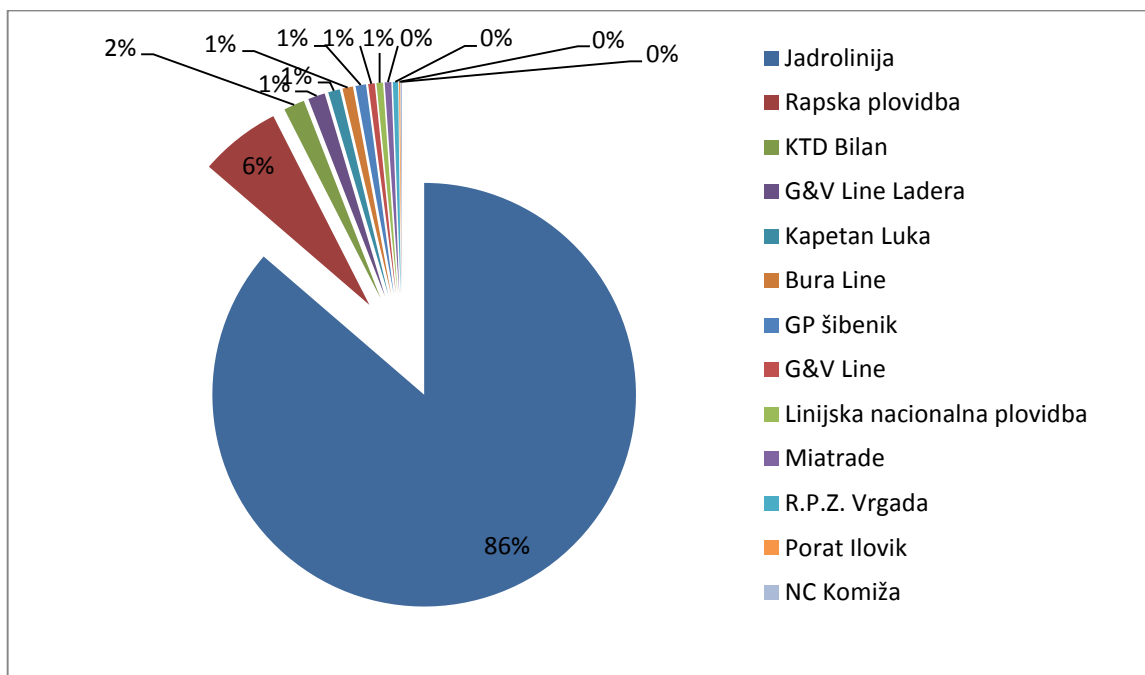
Tablica 16. Udio brodara u prometu putnika 2016. godine

	Brodara	Putnici	
1.	Jadrolinija	11 272 665	86,4%
2.	Rapska plovdba d.d.	804 012	6,2%
3.	Komunalno trgovačko društvo Bilan - Orebić	206 234	1,6%
4.	G&V Line ladera d.o.o.	174 718	1,3%
5.	MB Kapetan Luka	116 904	0,9%
6.	Bura Line & Off Shore	105 783	0,8%
7.	Gradski parking Šibenik	100 258	0,8%

⁷¹ Kavran, N., Bukljaš – Skočibušić, M., Stupalo, V.: Budućnost linijskog pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj, Republika Hrvatska, Zagreb, 2017. (Okrugli stol)

8.	G&V Line d.o.o.	69 415	0,5%
9.	Linijaska nacionalna plovidba	64 175	0,5%
10.	Miatrade d.o.o.	59 587	0,5%
11.	R.P.Z. Vrgada	54 255	0,4%
12.	Porat Ilovik d.o.o.	18 156	0,1%
13.	Nautički centar Komiža	8407	0,1%

Izvor: Izradila autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (27. 8. 2017.)



Grafikon 1. Udio brodara u prometu putnika 2016. godina u postocima

Izvor: Izradila autorica prema tablici 16

Prethodno napravljen popis hrvatskih putničkih brodara odnosi se samo na brodare za linijski pomorski putnički promet unatoč tome što smo putničko brodarstvo podijelili na morsko i riječno, a morsko putničko brodarstvo dijeli se na linijsko i kružna putovanja. Prikazani su samo morskih putnički brodari za linijski morski prijevoz iz razloga jer se linijski riječni prijevoz, kružna morska putovanja i kružna riječna putovanje ne nalaze u ponudi Hrvatskih brodara. Putnički linijski morski brodari su:

- 1) *Jadrolinija* – društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta sa sjedištem u Rijeci, društvo je u potpunosti vlasništvo Republike Hrvatske. Nasljednica je raznih udruženja malih brodara još iz 1872. godine. Djelatnost Jadrolinije je prijevoz putnika i vozila, izrazito je sezonskog karaktera i pod velikim utjecajem turizma. U tri plovna područja: riječkom, zadarsko - šibenskom i splitsko - dubrovačkom povezuje otoke s kopnom. U 2016. godini Jadrolinija je prevezla 11,4 mili. putnika i 2,8 mili. vozila sa svojom flotom od 50 brodova (3 velika putnička trajekta za međunarodne linije, 34 trajekta u lokalnom putničkom prometu, 10 katamarana i 3 klasična broda) ukupnog kapaciteta od 3900 vozila i 30 000 putnika. Brodovi tijekom ljetne sezone obavljaju preko 600 polazaka dnevno, a najfrekventnije linije održavaju se kontinuirano 24h.

- 2) *Rapska plovidba d.d.* – lokalni je brodar sa sjedištem u poslovnom centru Mali Palit na Rabu. Najvažnija djelatnost je održavanje trajektne linije kopna sa otokom. Trajektna linija održava se neprekinuto od 1963. godine. Četiri trajekta rapske plovidbe d.d.: Barbat, Sveti Marin, Sveti Kristofor i Rab plove na relaciji Stinica – Mišnjak, plovidba traje manje od 18 minuta. Osim trajektne linije Stinica – Mišnjak, Rapska plovidba d.d. održava i putničku liniju Rab – Lun na otoku Pagu sa brodicom Maslina.
- 3) *Komunalno trgovačko društvo Bilan, Orebić* - je tvrtka koja djeluje sa sjedištem u Orebiću, a bavi se: skupljanjem, pročišćavanjem i opskrbom vodom, zbrinjavanjem komunalnog otpada, kamenolomo, brodskim prijevozom, pogrebnim uslugama. Brodski prijevoz održava se na relaciji Korčula – Orebić kao redovna linija.
- 4) *G&V Line ladera d.o.o.* - tvrtka iz Zadra, a osnovana je 2013. godine nakon podjele G&V line iz Dubrovnika nastavlja je sa održavanjem državnih linija koje povezuju Zadar sa Salima i Zaglavom na dugom otoku. Flota brodova sastojim im se od motornog broda Melita i Anamarija.
- 5) *MB Kapetan Luka* - tvrtka je osnovana posljednjih dana 1889. godine, 2003. godine razdvaja se na dva dijela: operatora kružnih putovanja i operatora brzim brodovima. Plovi na brzobrodskim linijama (Split – Brač – Hvar – Korčula – Mljet (Pomena) – Dubrovnik, Split – Brač – Makarska – Korčula – Mljet (Sobra) – Dubrovnik, Split – Milna – Hvar – Vis, Mali Lošinj – (Ilovik – Susak – Unije – Martinšćica) – Cres – Rijeka) kao i na izletničkim linijama. Brzobrodaska flota se sastoji od slijedećih brodova sa sjedišnim kapacitetom između 180 - 396: HSC krilo Carbo, HSC Krilo Jet, DSC Krilo, DSC Krilo Star.
- 6) *Bura Line & Off Shore* – obiteljski je obrt osnovan 2004. godine s ciljem lakšeg prijevoza i komunikacije između otoka Čiova i Splita, plovi na liniji Trogir – Slatine – Split. Brodska flota sastoji se od broda Sestrice, Pride, Katamarana i glisera.
- 7) *Gradski parking Šibenik d.o.o.* - 2012. godine preuzima održavanje javne brodske linije Krpanj – Brodarica. Na upravljanje i korištenja povjerena su mu dva broda: Spužva (trajekt) i 507ŠB (ex borac). Riječ je o brodskoj liniji koja je od životne važnosti za stanovnike otoka Krpanj.
- 8) *G&V Line d.o.o.* - osnovana je 1994. godine sa sjedištem u Dubrovniku. Od 1996. godine održava državnu brzobrodsku liniju Zadar – Iž – Rava, a od 2006. godine preuzima državnu brzobrodsku liniju Dubrovnik – Elafiti – Mljet. Trenutno prometuje na liniji Dubrovnik – Luka Šipanska – Mljet (Sobra) – Mljet (Polače) – Korčula – Lastovo (Ubli). Flota mu se sastoji od brzog morskog broda Nona Ana i Paula, to su brzi brodovi za prijevoz do 200 putnika i još imaju i brod Sea Star za razna događanja kao što su sastanci, zabava, lounge bar.
- 9) *Linijaska nacionalna plovidba d. d.* - privatna brodarska tvrtka koja još od 1992. obavlja pomorski prijevoz duž cijelog hrvatskog Jadrana. Danas održava državne brzobrodске linije Rogač - Split i Žirje – Kaprije - Šibenik.

Flotu Linijske nacionalne plovidbe čine dva trajekta (Moli i Nosač) i tri katamarana (Bišovo, Broč i Komiza). Katamaranom Bišovo održavamo državnu brzobrodsku liniju Rogač-Split, a katamaranom Broč državnu brzobrodsku liniju Žirje – Kaprije - Šibenik. Osim obalnog linijskog pomorskog prometa pružaju usluge transfera i izleta.

- 10) *Miatrade d.o.o.* - 1992. godine – osnovana sa sjedištem u Zadru, 1994. godine – širi poslovanje na turističku i prijevozničku djelatnost s hidrogliserom Žman na međunarodnoj liniji Zadar – Božava – Ancona – Zadar, Zadar – Božava – Silba – Rijeka. 1996. godine pojačava prijevozničku djelatnost s hidrogliserom Žverinac za još 116 putnika. 1998. godine u sklopu tvrtke Miatrade d.o.o. osniva se putnička agencija "Miatours". 2000. godine s hidrogliserom Žverinac uspostavlja se državna brzobrodská linija Zadar – Sali – Zaglav. 2003. godine tvrtka je kupila norveški katamaran "Princ Zadra", kapaciteta 300 putnika s kojim obavlja sezonsku međunarodnu liniju Zadar – Ancona, te linije Pesaro – Lošinj i Civitavecchia – Hvar – Korčula. 2007. godine, katamaran „Princ Zadra“ na natječaju Agencije za obalni linijski pomorski promet dobiva liniju Zadar – Premuda – Silba – Olib. 2013. godine obnovljen je natječaj na liniji iz 2007. Godine. Tijekom proteklih godina tvrtka obavlja agenturu za druge domaće i inozemne brodare, te kao turistička agencija ostvaruje sve veći porast u organizaciji izleta, ekskurzija, rent a car usluga te ostalog turističkog poslovanja.
- 11) *R.P.Z. Vrgada* - ribarska proizvođačka zadruga osnovana je davne 1909. godine i neprekinuto posluje sve do današnjih dana. Glavna djelatnost zadruge je pomorski prijevoz putnika. RPZ Vrgada svojim brodovima prijevozi putnike od davne 1963. godine kada započinje svoju misiju, a to je povezivanje Otoka Vrgade s kopnom. Godine 1971. godine državna brodska linija Vrgada – Pakoštane – Biograd na moru postaje linija od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku. Od tada pa do danas zadruga uspješno posluje u javnom obalnom linijskom pomorskom prijevozu, gdje je stekla renome pouzdanog partnera u ovoj djelatnosti. Osim usluga javnog prijevoza na državnoj brodskoj liniji Vrgada – Pakoštane – Biograd, RPZ Vrgada je od 1981. do 2000. godine bila partner Jadroliniji održavajući javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu na državnoj brodskoj liniji Šibenik – Šepurine – Prvić Luka – Zlarin – Šibenik, a 1995. godine prijevoz na liniji Brbinj – Žverinac – Božava. Svoje iskustvo u prijevozu putnika zadruga je proširila i na ostale djelatnosti. Osim javnim pomorski prometom zadruga se bavi još pružanjem usluga prijevoza na jednodnevnim izletima brodom. Svojim brodovima organizirani su brojni izleti na atrakcije na području kojem djeluje zadruga, a posebice izlete u Nacionalni park Kornati i Park prirode Telašćica ali i na otok Vrgadu. Flota Vrgada ribarska proizvođačka broda sastoji se od tri broda: Putnički brodovi Lumbrikata kapaciteta 80 putnika i Vrgadinka kapaciteta 50 putnika i ribarski brod Sveti Andrija kapaciteta do 40 putnika.

- 12) *Porat Ilovik d.o.o.* - prije 14 godina nekolicina je mještana otoka Ilovika osnovalo trgovačko društvo. Tvrtka s troje stalno zaposlenih poslovanje počinje s koncesijama u Luci Ilovik te Sidrištu Sv. Petar. Uskoro poslovanje širi na taxi prijevoz morem uglavnom na relaciji Ilovik - Mrtvaška. Od 2005. godine društvo nastoji pokrenuti redovitu liniju Ilovik – Lošinj preko uvale Mrtvaška te razmatra nabavu novog plovila. Vlastitim sredstvima tvrtka kupuje namjenski brod Tim G i na natječaju dobiva posao na novoj državnoj liniji Ilovik – Mrtvaška – Mali Lošinj. Misao vodilja osnivača tvrtke i dalje je podizanje kvalitete života na otoku, osiguravanje sigurnog i redovitog prijevoza.
- 13) *Nautički centar Komiža* – održava državnu brodsku liniju Komiža – Biševo – Komiža.

6. KVANTITATIVNA ANALIZA PUTNIČKOG PROMETA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

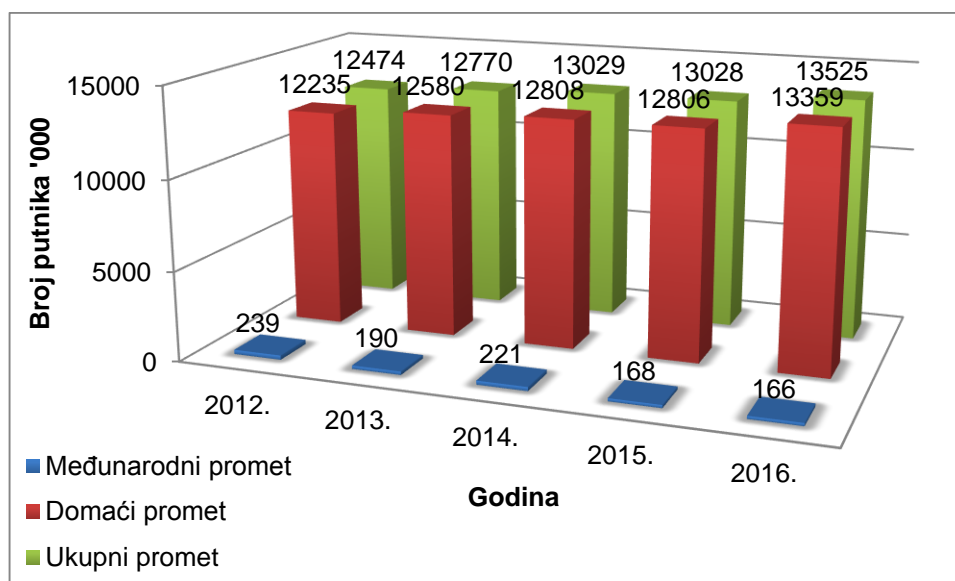
U ovom poglavlju analiziran je putnički promet na području Republike Hrvatske: u domaćem i međunarodnom pomorskom linijskom prometu, na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu, u morskim lukama te na riječnim putničkim pristaništima brodovima za kružna putovanja. Podaci su prikazani tablično i grafički. za razdoblje od pet godine.

Prema Državnom zavodu za statistiku i programu publiciranja za 2017. godinu iz statističkog područja i podpodručja Transport i komunikacije. Pod nazivom publikacije Transport i komunikacije u 2016. – Pomorski i obalni prijevoz tablično (tablica 18.) i grafički (grafikon 2.) su prikazani podaci o prevezenim putnicima u tisućama u pomorskom i obalnom prijevozu za domaći i međunarodni promet. Broj prevezenih putnika u 2016. godini naspram 2015. godine povećan je za 443 000 putnika što znači da je ostvaren porast od 3,4%. U 2015. godini nije zabilježen osjetan porast prevezenih putnika, u usporebi s prethodnom godinom prevezno je 53 000 putnika više. Kroz istraživanje zaključeno je da se statistički podaci o prevezenim putnicima bilježe samo za pomorski i obalni prijevoz te za kružna putovanja. Za posljednjih par godina podaci o putničkom prijevozu na unutarnjim plovnim putevima prema Državnom zavodu za statistiku zadnje su bilježeni prije četiri godine. Uzrokovano navedenim u ovom poglavlju za promet putnika na riječnim putničkim pristaništima analizirani su podaci Lučke uprave Sisak, Lučke uprave Osijek i Turističke zajednice grada Vukovara.

Tablica 17. Broj prevezenih putnika u domaćem i međunarodnom pomorskom i obalnom linijskom prometu od 2012. do 2016.

Broj putnika '000	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Domaći promet	12 235	12 580	12 808	12 806	13 359
Međunarodni promet	239	190	221	168	166
Ukupno	12 474	12 770	13 029	13 028	13 525

Izvor: Izradila autorica prema Transport i komunikacije u 2016. – Pomorski i obalni prijevoz, <https://www.dzs.hr/> (4. 9. 2017.)



Grafikon 2. Broj prevezenih putnika u domaćem i međunarodnom pomorskom i obalnom linijskom prometu od 2012. do 2016.

Izvor: Izradila autorica prema tablici 17

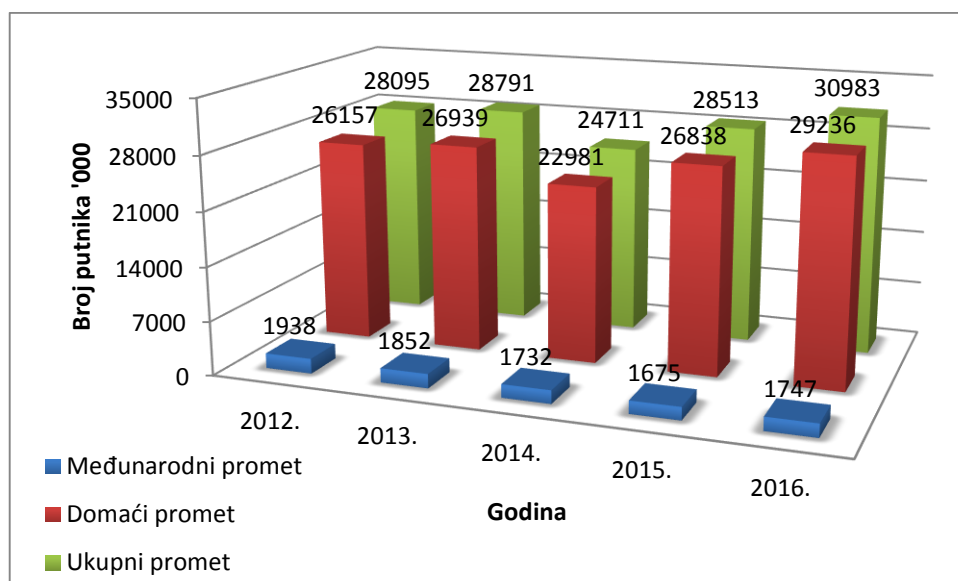
U 2014. godini sa ukupno 24 711 000 putnika morske luke u Republici Hrvatskoj zabilježile su značajan pad broja putnika pristiglih s kružnih putovanja (tablica 19.), nagli pad putničkog prometa vizualno je predložen grafičkim prikazom, Ukupan promet putnika u morskim lukama brodovima za kružna putovanja od 2012. do 2016. (grafikon 3.). U usporedbi s 2013. godinom u 2014. godini pristiglo je 4 080 000 putnika manje točnije 16,5% manje, dok je u 2015. godini pristiglo 28 513 000 putnika. Morske luke su u 2015. godine zabilježile značajno povećanje količine putnika čak od 15% što je 3 802 000 putnika više u usporedbi s prethodnom godinom. U 2016. godini promet putnika s kružnih putovanja u morskim lukama za razliku od 2015. godine bio je veći za 2 470 000 putnika ili za značajnih 8,7%.

Tablica 18. Promet putnika u morskim lukama brodovima za kruža putovanja od 2012. do 2016.⁷²

Broj putnika '000	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Domaći promet	26 157	26 939	22 981	26 838	29 236
Međunarodni promet	1938	1852	1730	1675	1747
Ukupno	28 095	28 791	24 711	28 513	30 983

Izvor: Izradila autorica prema Transport i komunikacije u 2016. – Promet u morskim lukama, <https://www.dzs.hr/> (4. 9. 2017.)

⁷² Podaci sadržavaju iskrcaj putnika na brodovima za kružna putovanja.



Grafikon 3. Ukupan promet putnika u morskim lukama brodovima za kružna putovanja od 2012. do 2016.

Izvor: Izradila autorica prema tablici 18

U 2016. godini na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu ukupno je prevezeno 13 054 569 putnika. U usporedbi sa 2015. godini prevezeno je 554 397 putnika više te je ostvaren porast prometa putnika za 4,4%. Naš najveći brodar Jadrolinija ostvaruje najveći promet putnika. U 2016. godini brodovi Jadrolinije prevezli su 11 272 665 putnika što je 86,4% od ukupnog broja.⁷³

Na trajektnim linijama po broju putnika je, kao i prošle godine, najprometnija linija Split – Supetar s 1 881 052 prevezenih putnika, a slijedi je linija Valbiska – Merag s 1 068 453 putnika. Navedeno je vidljivo iz tabličnog prikaza (tablica 20.) gdje su linije kronološki poredane od linije s najviše prevezenih putnika do linije s najmanje prevezenih putnika u 2016. godini. Kronološki najprometnija Linija Split – Supetar je u 2016. godini ostvarila porast od 7,7% u odnosu na 2015. godinu, a slijedi ju Valbiska – Merag s porastom od 4,2%. U 2016. godini promet putnika na državnim trajektnim linijama iznosio je 10 236 946 te je s time ostvario najveći promet putnika u odnosu na državne brzobrodske linije i državne brodske linije.

⁷³ <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1327/PROMET-PUTNIKA-I-VOZILA-U-2016-GODINI.aspx> (22. 8. 2017.)

Tablica 19. Promet putnika na državni trajektnim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.

Linija	Relacija	Brodari 2016.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
631	SPLIT – SUPETAR	Jadrolinija	1 534 340	1 598 371	1 604 776	1 745 929	1 881 052
332	VALBISKA - MERAG	Jadrolinija	763 515	762 526	806 316	1 025 199	1 068 453
431	ZADAR/Gaženica - OŠLJAK - PREKO	Jadrolinija	1 606 123	1 642 286	1 645 921	1 068 266	992 985
337	STINICA – MIŠNJAK	Rapska plovidba	701 912	679 858	683 677	846 193	804 012
335	PRIZNA – ŽIGLJEN	Jadrolinija	673 017	663 556	657 602	766 583	799 955
635	SPLIT - STARI GRAD	Jadrolinija	601 445	626 472	618 919	671 145	724 017
634	OREBIĆ – DOMINČE	Jadrolinija	486 225	482 585	496 383	592 237	667 215
334	BRESTOVA – POROZINA	Jadrolinija	568 769	548 486	501 114	545 700	575 893
432	BIOGRAD – TKON	Jadrolinija	441 862	448 096	447 500	450 875	454 347
632	DRVENIK – SUĆURAJ	Jadrolinija	269 693	283 963	293 015	348 294	363 683
633	PLOČE – TRPANJ	Jadrolinija	189 194	228 224	254 453	313 054	335 081
636	SPLIT – ROGAČ	Jadrolinija	269 728	278 239	284 269	309 266	324 137
602	VIS – SPLIT	Jadrolinija	184 787	196 018	197 491	215 092	241 860
604/a	LASTOVO - VELA LUKA - SPLIT	Jadrolinija	168 991	174 923	177 645	207 299	215 115
434	BRBINJ - ZADAR/Gaženica	Jadrolinija	141 555	148 480	161 478	165 589	177 320
832	PRAPRATNO – SOBRA	Jadrolinija	100 957	103 023	108 906	128 305	138 910
638	MAKARSKA - SUMARTIN	Jadrolinija	90 897	102 683	104 043	113 494	121 337
338	VALBISKA – LOPAR	Jadrolinija	79 667	85 449	84 350	106 717	106 024
606	DRVENIK VELI - DRVENIK MALI - TROGIR (SEGET) - SPLIT	Jadrolinija	89 462	87 939	91 418	96 538	97 116
532	ŠIBENIK - ZLARIN - KAPRIJE - ŽIRJE	Jadrolinija	39 992	42 301	39 911	41 529	42 259
435	ZADAR/Gaženica - BRŠANJ - RAVA	Jadrolinija	23 852	30 125	29 390	31 705	35 308
401	ZADAR/Gaženica - IST - OLIB - SILBA - PREMUDA - MALI LOŠINJ	Jadrolinija	25 696	24 568	28 852	30 592	34 090
433	ZADAR/Gaženica - RIVANJ - SESTRUNJ - ZVERINAC - MOLAT - IST	Jadrolinija	15 865	17 548	19 025	17 653	19 267
831	DUBROVNIK - SUĐURAĐ - LOPUD	Jadrolinija	14 293	15 653	13 822	14 200	17 510
UKUPNO			9 081 837	9 271 372	9 350 276	9 851 454	10 236 946

Izvor: Izradila Autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Arhivvijesti/tabid/1268/Default.aspx> (21. 8. 2017.)

U 2016. godini ukupno na državnim brzobrodskim brodskim linijama prevezeno je 1 143 702 putnika. Prema ostvarenom prometu iz 2016. godine kronoliški su poredane brzobrodске linije (tablica 21.), kao i proteklih godina najprometnija je linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split s 291 137 putnika, a slijedi je linija Lastovo - Vela Luka – Hvar – Split s 129 406 putnika. S podacima iz 2016. godine nasprav 2015. godine Linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split zabilježila je porast prometa od 1,2%, dok druga po redu najprometnija brzobrodaska linija Lastovo - Vela Luka – Hvar – Split ove godine prevezla 5651 putnika manje što je pad od 4,2%.

Tablica 20. Promet putnika na državnim brzobrodskim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.

Linija	Relacija	Brodari 2016.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
9608	Korčula – Prigradica – Hvar – Split	Jadrolinija	149 523	139 431	250 639	287 723	291 137
9604	Lastovo – Vela Luka – Hvar – Split	Jadrolinija	130 941	132 873	129 104	135 057	129 406
9406	Zadar – Sali – Zaglav – Iž	G&V Line ladera	89 496	89 171	88 282	93 958	95 270
9603	Jelsa – Bol – Split	Jadrolinija	79 629	83 032	81 470	80 548	77 371
9309	Novalja – Rab – Rijeka	Jadrolinija	87 698	88 561	79 264	76 729	70 454
9308	Mali Lošinj – Ilovik – Susak – Unije – Martinšćica – Cres – Rijeka	Kapetan Luka	68 802	74 351	69 930	72 677	70 371
9807	Dubrovnik – Šipanska Luka – Sobra – Polače – Korčula – Lastovo	G&V Line	80 396	81 875	80 431	72 250	69 415
9603a	Split – Milna – Hvar	Jadrolinija	79 629	83 032	81 470	80 548	61 408
9401	Olib – Silba – Premuda – Zadar	Miatrede	60 110	63 439	63 935	58 694	59 587
9602	Vis - Hvar – Milna – Split	Kapetan Luka	49 535	45 462	47 004	49 617	46 533
9403	Ist – Molat – Zadar	Jadrolinija	42 197	41 227	40 056	40 699	41 590
9404	Brbinj – Božava – Zverinac – Sestrunj – Rivanj – Zadar	Jadrolinija	32 886	30 148	27 049	36 949	37 581
9502	Žirje – Kaprije – Šibenik	LNP	27 723	29 981	28 352	31 295	34 068
9601	Rogač – Split	LNP	35 044	32 071	27 375	29 226	30 107
9404a	Zadar – Iž – Rava	Jadrolinija	36 384	30 758	28 829	29 546	29 404
Ukupno			1 070 024	1 027 456	1 100 123	1 156 740	1 143 702

Izvor: Izradila Autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Arhivvijesti/tabid/1268/Default.aspx> (21. 8. 2017.)

Na državnim brodskim linijama najviše putnika prevezeno je na liniji Zadar – Preko na kojoj je prevezeno 635 960 putnika, a na drugom mjestu je linija Dubrovnik – Koločep – Lopud – Šipan s 235 939 putnika koju slijedi treća po redu Korčula – Orebić s 206 234 putnika. Linije su u usporedbi s 2015. godinom zabilježile rast prometa i to Zadar – Preko od značajnijih 27,8%, Dubrovnik – Koločep – Lopud – Šipan 4,4%, dok je treća po redu linija Korčula – Orebić prevezla manje putnika i to za 0,7%. U 2016. godini ukupno na državnim brodskim linijama prevezeno je 1 673 921 putnika.

Tablica 21. Promet putnika na državnim brodskim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.

Linija	Relacija	Brodari 2016.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
409	Zadar - Preko	Jadrolinija	-	-	-	497 392	635 960
807	Šipan – Lopud – Koločep - Dubrovnik	Jadrolinija	215 260	224 052	232 092	225 926	235 939
614	Korčula – Orebić	KTD Bila	166 165	178 818	192 806	207 656	206 234
505	Vodice – Prvić – Zlarin – Šibenik	Jadrolinija	201 869	191 106	200 185	196 172	199 731
311	Ilovik – Mrtvaška – Mali Lošinj	Porat Ilovik	14 798	12 928	16 985	17 824	181 156
616	Trogir – Slatine - Split	Bura Line	80 211	90 771	90 539	91 261	105 783
501	Brodarica – Krpanj	GP Šibenik	99 440	98 753	105 166	82 642	100 258
415	Vrgada – Pakoštane – Biograd	RPZ Vrgada	50 837	522 608	51 504	56 336	54 255
405	Rava – Iž – Zadar	G&C Line ladera	44 642	47 238	48 422	50 585	47 104
405a	Zadar – Sali – Zaglav	G&C Line ladera	28 717	28 916	29 813	29 333	32 344
310	Mali Lošinj – Srakane Vele – Unije - Susak	Jadrolinija	29 703	29 390	28 002	28 877	29 750
612	Komiža – Biševo	NC Komiža	5865	6460	6745	7974	8407
Ukupno			937 507	961 040	1 002 259	1 491 978	1 673 921

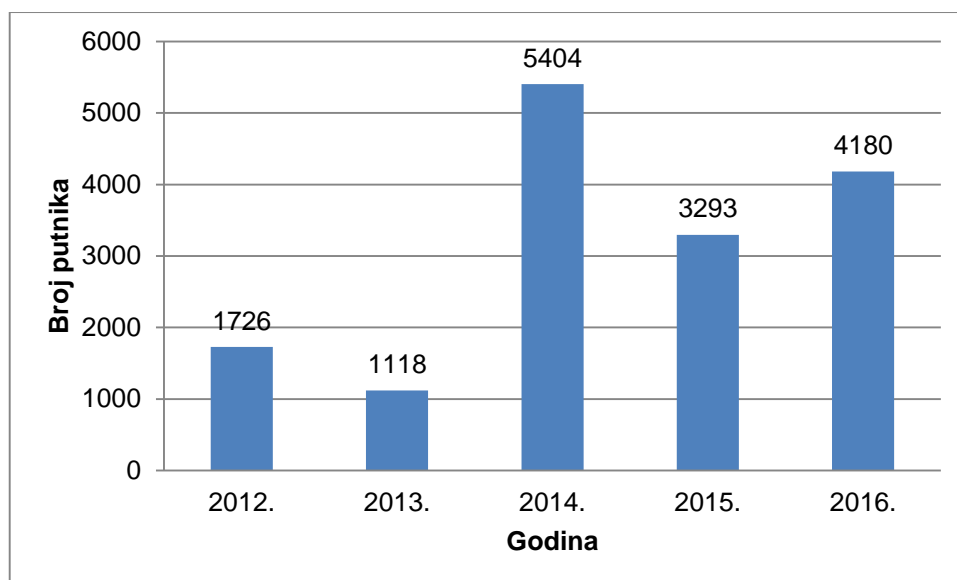
Izvor: Izradila Autorica prema <http://www.agencija-zolpp.hr/Arhivvijesti/tabid/1268/Default.aspx> (21. 8. 2017.)

Na putničkom pristaništu u Osijeku u 2016. godini pristalo je jednak broj brodova za kružna putovanja kao i u 2015. godini i to ukupno njih 34 (tablica 23.), a broj putnika je bio različit za 887 putnika ili za čak 27%. S jednakim brojem pristajanja više putnika je pristiglo u 2016. godini. Najveći broj pristiglih putnika i pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Osijeku ostvaren je u 2014. godini, s 50 pristajanja i 5404 putnika. Nagli porast putnika u 2014. godini pa onda nagli pada putnika u 2015. i 2016. godini najbolje je vidljiv u grafikonu 4. Da bi se dosegla brojka iz 2014. godine u 2016. godini trebalo je stići 29,3% putnika više.

Tablica 22. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Osijeku od 2012. do 2016.

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Broj pristajanja	14	10	50	34	34
Broj putnika	1726	1118	5404	3293	4180

Izvor: Izradila autorica prema Lučkoj upravi Osijek, informacije dobivene na zahtjev autorice (4. 9. 2017.)



Grafikon 4. Promet putnika brodovima za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Osijeku od 2012. do 2016.

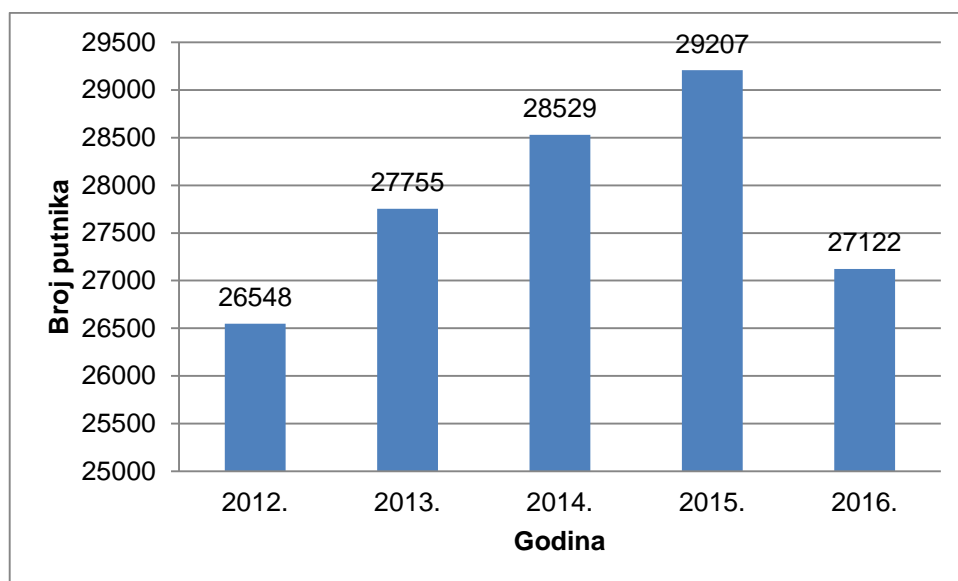
Izvor: Izradila autorica prema tablici 22

Na putničkom pristaništu u Vukovaru 2016. godini pristalo je 224 brodova za kružna putovanja (tablica 23.) te je s time ostvaren promet od 27 122 putnika, što je 2085 putnika manje nego u prethodnoj godini. S time je zabilježen pad prometa putnika od 7,7%. U posljednjih pet godina u putničko pristanište u Vukovaru najviše putnika je pristiglo u 2015. godini i to njih 29 207, oscilacije prometa putnika jasno se vide iz grafikona (grafikon 5.).

Tablica 23. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Vukovaru od 2012. do 2016.

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Broj pristajanja	217	209	212	221	224
Broj putnika	26 548	27 755	28 529	29 207	27 122

Izvor: Izradila autorica prema Lučkoj upravi Vukovar, informacije dobivene na zahtjev autorice (27. 8. 2017.)



Grafikon 5. Promet putnika brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Vukovaru od 2012. do 2016.

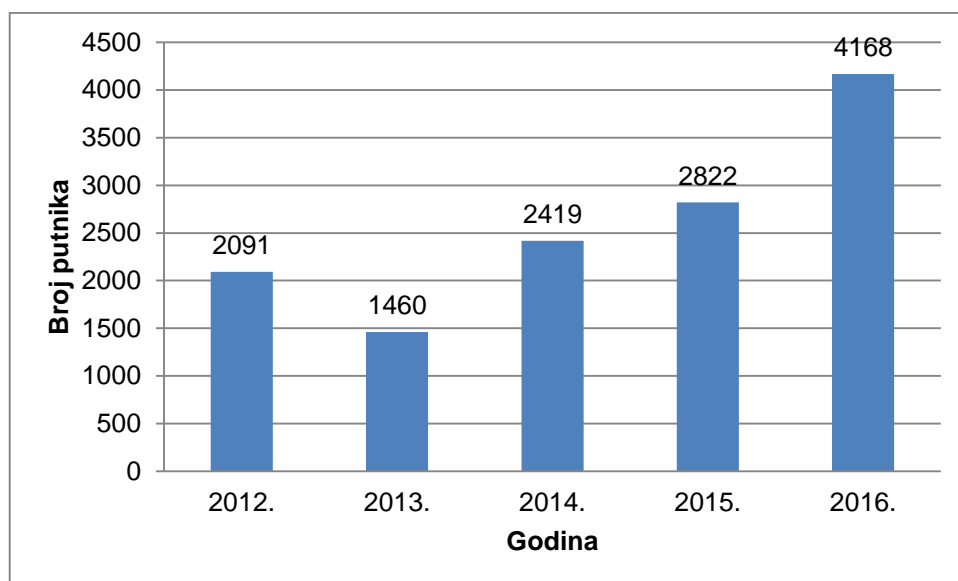
Izvor: Izradila autorica prema tablici 23

Na putničkom pristaništu u Iloku naspram prethodnih godina 2016. godini zabilježen je značajniji porast prometa putnika. U usporedbi s 2015. godinom u kojoj je pristiglo 2822 putnika u 2016. godini porast prometa putnika iznosi 47,7% ili točnije za 1346 putnika (grafikon 6.) više s ukupno 31 pristalih brodova za kružna putovanja (tablica 24.). S 1460 putnika u 2014. godini ostvaren je najmanji dolazak putnika za razdoblje od zadnjih pet godina.

Tablica 24. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Iloku od 2012. do 2016.

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Broj pristajanja	18	13	20	22	31
Broj putnika	2091	1460	2419	2822	4168

Izvor: Izradila autorica prema Lučkoj upravi Vukovar, informacije dobivene na zahtjev autorice (27. 8. 2017.)



Grafikon 6. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Iloku od 2012. do 2016.

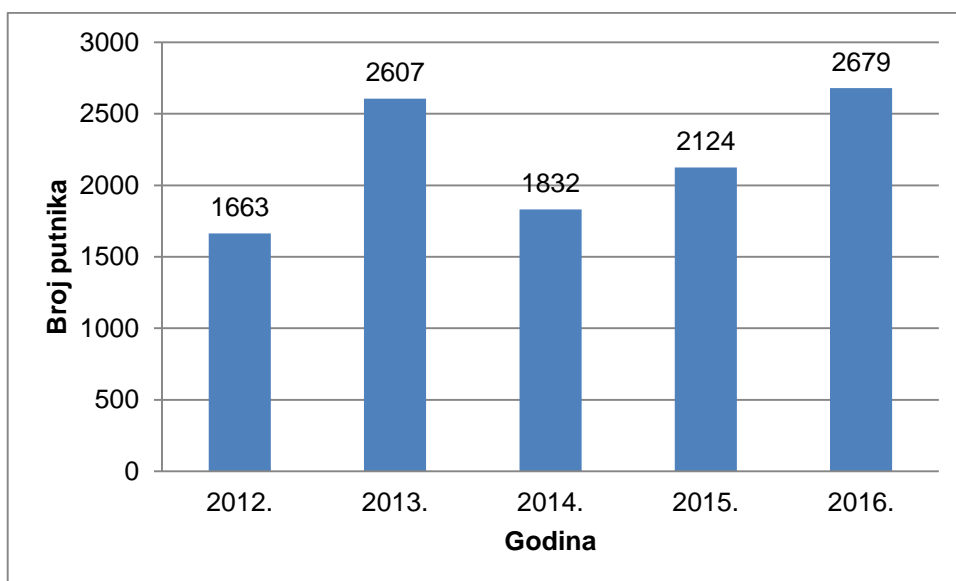
Izvor: Izradila autorica prema tablici 24

Na putničkom pristaništu u Sisku pristaje brod za kružna putovanja Viktor Hugo (tablica 25.) i to u 2010. godini je pristao s 82 putnika, u 2013. godini je pristao s 84 putnika, u 2015. godini je pristao s 88 putnika i 21. 5. 2017. godine je prisatao s 54 putnika, što je za 34 putnika manje nego 2015. godine. Značajniji promet putnika na putničkom pristaništu u Sisku je ostvaren putnicima koji su se vozili brodom Juran i Sofija (grafikon 7.). U 2016. godini brodom se je vozilo 2679 putnika što je 555 (26,1%) putnika više nego prethodne godine i 847 (46,2%) putnika više nego u 2014. godini.

Tablica 25. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Sisku za 2010., 2013., 2014. i 2017.

	2010.	2013.	2015.	2017.
Broj pristajanja	1	1	1	1
Broj putnika	82	84	88	54

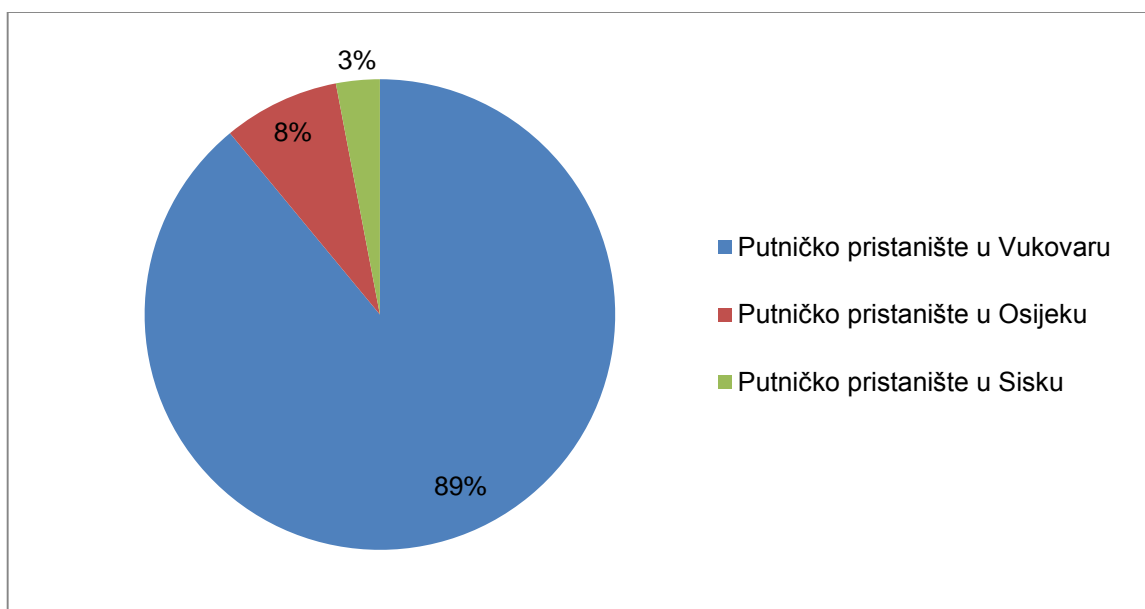
Izvor: Izradila autorica prema Lučkoj upravi Sisak, informacije dobivene na zahtjev autorice (4. 9. 2017.)



Grafikon 7. Promet putnika turističkim brodom Juran i Sofija na putničkom pristaništu u Sisku od 2012. do 2016.

Izvor: Izradila autorica prema tablici 25

Raspodjela putnika u postocima po riječnim pristaništima prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: najveći promet ostvaruje putničko pristanište Vukovar s 89% od ukupnog broja, nakon njega s 8% je putničko pristanište u Osijeku i putničko pristanište u Sisku s samo 3% prometa (grafikon 8.). Putničko pristanište u Slavonskom Brodu ima tako mali udio prometa da nije uvršten u raspodjelu.⁷⁴



Grafikon 8. Raspodjela putnika po riječnim pristaništima u postocima

Izvor: Izradila autorica prema

http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija_prometnog_razvoja_RH_Dodatak_I_VRH-studeni.pdf
(27. 8. 2017.)

⁷⁴ http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija_prometnog_razvoja_RH_Dodatak_I_VRH-studeni.pdf (27. 8. 2017.)

7. ZAKLJUČAK

Putničko brodarstvo smatra se gospodarskom djelatnošću prijevoza putnika brodovima po vodenim prometnim putovima. Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge, prevozeći putnike s jednog mjesta na drugo. Osim putnika kao predmet prijevoza u putničkom brodarstvu su: osobni automobili i teretna vozila. Prijevoz se dijeli prema temeljnim vrstama na osnovi ovih kriterija: prema namjeni, prema teritorijalnome djelokrugu poslovanja, prema predmetu prometovanja, prema organizaciji, prema mediju kojim se koristi i prema specifičnim karakteristikama prometovanja. Ovisno o mediju koji proizvođač prometnih usluga koristi, vodni prijevoz se dijeli na pomorski, riječni, jezerski i kanalski. Prijevoznicima, vozarima i brodarima u tom slučaju im je sama voda zapravo infrastruktura, kada se voda koristi kao temeljni medij onda znamo da se tu radi o vodnom prijevozu.

Riječno brodarstvo obuhvaća promet dobara i putnika brodovima na unutarnjim vodenim prometnim putovima: rijekama, umjetno prokopanim kanalima i na jezerima. Nedostatak prometa na unutarnjim vodama je skučenost plovni putova u prostornom pogledu te ovisnost o hidrometeorološkim uvjetima. Na području Republike Hrvatske važne su četiri riječne luke: Vukovar na Dunavu, Sisak i Slavonski Brijuni na Savi i Osijek na Dravi. Linijski putnički riječni brodovi se znatno razlikuju od riječnih luksuznih brodova za krstarenja.

Svrha i cilj morskog brodarstva je organizirati prijevoz putnika i robe morem. Zahvaljujući morskom brodarstvu, pomorski promet je prometna grana od najvećeg utjecaja na međunarodnu robnu razmjenu jer se odvija morem, a ono zauzima 70,8% ukupne površine Zemlje, prednost takve infrastrukture je što se u nju ne mora puno ulagati. Najveći prometni značaj u Republici Hrvatskoj imaju slijedeće morske luke: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Osim toga, formirane su 42 luke od županijskog značenja i 285 luka od lokalnog značenja.

Prema organizacijskim i ekonomskim kriterijima putničko brodarstvo se dijeli na linijsko i turističko putničko brodarstvo. Različitost linijskog brodarstva od turističkog je u tome što kod linijskog putničkog brodarstva red plovidbe je unaprijed točno definiran te stalno u određenom radoblju i određenom plovidbenom prahu povezuje više luka, dok kod turističkog brodovi nisu vezani za određene pravce već turističke agencije prodaju brodski prostor za određena kružna putovanja. Takva putovanja su isplativa samo kod velikog stupnja popunjenosti kapaciteta, korisnici usluge takav prijevoz koriste isključivo zbog odmora i zabave.

Prema Pravilniku o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom prometu brodar se smatra fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata. Riječni putnički brodari u Republici Hrvatskoj prvenstveno pružaju uslugu turističkog brodarstva. Riječno putničko brodarstvo obavlja se na rijekama Dunavu, Dravi i Savi te na plovnim jezerima Visovac, Bajer i Kozjak, a uslugu prijevoza pružaju: Danubiumtours, Brodocentar Sisak, Nacionalni park Plitvička jezera i Nacionalni park Krka. Putnička pristaništa na hrvatskim rijekama postoje na Dunavu: Vukovar, Batina, Aljmaš i Ilok.

Na dravi je to Osijek, dok na rijeci savi putnička pristaništa postoje U Slavonskom Brodu i Županji. Morski putnički brodari prvenstveno vrše uslugu javnog linijskog prijevoza, trenutno ih u hrvatskoj ima trinaest: Jadrolinija, Rapska plovidba d.d., Komunalno trgovačko društvo Bilan – Orebić, G&V Line ladera d.o.o., MB Kapetan Luka, Bura Line & Off Shore, Gradski parking Šibenik, G&V Line d.o.o., Linijska nacionalna plovidba, Miatrade d.o.o., R.P.Z. Vrgada, Porat Ilovik d.o.o. i Nautički centar Komiža. Navedni brodari obavljaju uslugu prijevoza za 52 državne linije, od čega 25 trajektnih, 15 brzobrodskih i 12 brodskih linija. U 2016. godini na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu ukupno je prevezeno 13 054 569 putnika. Naš najveći brodar Jadrolinija prevezao je 11 272 665 putnika te s time čini 86,4% od ukupnog broja, zatim ga slijedi Rapska plovidba sa ukupnim prometom putnika od 6,2%, točnije prevezeno je 804 012 putnika.

U pomorskom i obalnom prijevozu broj prevezenih putnika u 2016. godini naspram 2015. godine povećan je za 443 000 putnika što znači da je ostvaren porast od 3,4%, dok je promet putnika s kružnih putovanja u morskim lukama u odnosu na prethodnu bio je veći za značajnih 8,7%. Na državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu u prošloj godini ukupno je prevezeno 13 054 569 putnika, u usporedbi sa 2015. godinom prevezeno je 554 397 putnika više te je ostvaren porast prometa putnika za 4,4%. Naš najveći brodar Jadrolinija ostvaruje najveći promet putnika, u 2016. godini brodovi Jadrolinije prevezli su 11 272 665 putnika što je 86,4% od ukupnog broja. Na trajektnim linijama po broju putnika kao i prošle godine, najprometnija linija Split – Supetar s 1 881 052 prevezenih putnika, na državnim brzobrodskim linijama najprometnija je linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split s 291 137 putnika, a na državnim brodskim linijama najviše putnika prevezeno je na liniji Zadar – Preko na kojoj je prevezeno 635 960 putnika.

Na putničkom pristaništu u Vukovaru 2016. godini s 27 122 putnika zabilježen pad prometa putnika od 7,7% u usporedbi s 2015. godinom. Značajniji promet putnika na putničkom pristaništu u Sisku je ostvaren putnicima koji su se vozili brodom Juran i Sofija, u prošloj godini brodom se je vozilo 2679 putnika što je 555 putnika više (26,1%) nego prethodne godine. Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: najveći promet ostvaruje putničko pristanište Vukovar s 89% od ukupnog broja, nakon njega s 8% je putničko pristanište u Osijeku i putničko pristanište u Sisku s samo 3% prometa. Putničko pristanište u Slavonskom Brodu ima tako mali udio prometa da nije uvršten u raspodjelu.

LITERATURA

1. Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
2. Čolić, V., Radmilović, N., Škiljaica, V.: Vodni saobraćaj, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2005.
3. Perić, T., Radalić, Ž., Šimulčki, D.: Ekonomika prometnog sustava, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000.
4. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
5. Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
6. Grubišić, N.: Specifičnost tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik 46, 2010.
7. Mandić, N., Lovrić, I.: Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Naše more, 2011., vol. 58
8. Alafetić, M.: Stanje i budućí pravci razvoja pomorsko putničkog brodarstva i luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014.
9. Čović, K.: Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2014.
10. Jangjel, K.: Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvat broda na krstarenjima, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016.
11. Toljanić, B.: Upravljanje linijski pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2013.
12. Anđelić, M.: Analiza kruzing turizma u Hrvatskoj, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016.
13. Majić, M.: Mogućnost unapređenja nautičkog turizma na rijakama Sava, Dravi i Dunavu U Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2015.
14. Zakon o državnoj statistici (NN 52/94)
15. Pomorski Zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)
16. Pomorski Zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)
17. Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.), (NN 109/07, 132/07)
18. Metodološke osnove za statističko istraživanje promet u morskim lukama (NN 20/13)
19. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)
20. Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati broda i broda za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prijevozu (NN 80/13)
21. Stupalo, V.: Sustavi u vodnom prometu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., (prezentacija)
22. Bendeković, J.: Riječni promet, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016. (prezentacija)

23. Kavran, N., Bukljaš – Skočibušić, M., Stupalo, V.: Budućnost linijskog pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj, Republika Hrvatska, Zagreb, 2017. (Okrugli stol)
24. Mrvica, A.: Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2017. (Okrugli stol)
25. Kesegi - Krstin, K.: Zašto Osijek nema turistički brod?, Ugostiteljsko – turistička škola Osijek, Projekt Ministarstva turizma – Promocija i jačanje kompetencija strukovnih zanimanja za turizam, Osijek, 2015.
26. <https://zavod.pgz.hr/docs/zzpuHR/documents/339/Original.pdf> (5. 9. 2017.)
27. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=9636> (7. 8. 2017.)
28. <http://www.prometna-zona.com/vodni-promet/> (9. 8. 2017.)
29. <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)
30. <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/postira> (20. 8. 2017.)
31. <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/bra%C4%8D> (20. 8. 2017.)
32. <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/juraj-dalmatinac> (20. 8. 2017.)
33. <http://www.port-authority-vukovar.hr/default.aspx?id=8> (9. 8. 2017.)
34. <http://vukovarwaterbus.hr/o-brodu/> (14. 8. 2017.)
35. <http://www.turizamilok.hr/hr/sto-vidjeti-i-dozivjeti/atraktivnosti-i-znamenitosti/dunav/> (14. 8. 2017.)
36. <http://sib.rtl.hr/predstavljamo/turizam/5151-vodeni-svijet-baranje-otkrijte-kanuom-camcem-ili-brodom.html> (14. 8. 2017.)
37. <http://www.npkrka.hr/stranice/otok-visovac/36.html> (19. 8. 2017.)
38. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija_prometnog_razvoja_RH_Dodatak_I_VRH-studeni.pdf (27. 8. 2017.)
39. <http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/19523/kruzer-stigao-i-u-sisak/> (4. 9. 2017.)
40. <https://twincityliner.com/en/content/charter-trips> (2. 9. 2017.)
41. <https://twincityliner.com/en> (2. 9. 2017.)
42. <http://www.vikingrivercruises.com/ships/longships/gallery.html#noscroll> (17. 8. 2017.)
43. <http://www.vikingrivercruises.com/ships/longships/deck-plans.html> (17. 8. 2017.)
44. <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (19. 8. 2017.)
45. <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/postira> (20. 8. 2017.)
46. <http://www.ezadar.rtl.hr/dogadaji/2626901/sutra-krstenje-putnickog-broda-juraj-dalmatinac/> (20. 8. 2017.)
47. <http://radio.hrt.hr/radio-rijeka/clanak/voda-u-strojarnici-katamarana-silba-opasnosti-za-putnike-nije-bilo/110198/> (20. 8. 2017.)
48. http://www.adriaticssailor.com/najavljeno_25_dolazaka_cruisera_u_rijeku/sailin_g_croatia/9214/HR (20. 8. 2017.)

49. <http://vukovarwaterbus.hr/o-brodu/> (14. 8. 2017.)
50. <http://vukovarwaterbus.hr/wp-content/uploads/2016/08/brosura-vukovar-waterbus-bajadera.pdf> (14. 8. 2017.)
51. <http://vukovarwaterbus.hr/red-plovidbe/> (14. 8. 2017.)
52. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=19563> (2. 9. 2017.)
53. <http://www.glas-slavonije.hr/196126/7/Svecano-otvoreno-novo-rijecno-putnicko-pristaniste-u-Aljmasu> (2. 9. 2017.)
54. http://port-osijek.hr/raspored_dolazaka?locale=hr (4. 9. 2017.)
55. <http://sib.rtl.hr/predstavljamo/turizam/5151-vodeni-svijet-baranje-otkrijte-kanuom-camcem-ili-brodom.html> (14. 8. 2017.)
56. <http://zlatna-greda.org/ponuda/kanu-pustolovine/> (14. 8. 2017.)
57. <http://lokalni.vecernji.hr/gradovi/nakon-obnove-rijecni-brod-biokovo-postaje-putnicko-pristaniste-4092> (4. 9. 2017.)
58. <http://www.luckaupravisak.hr/galerija/> (9. 8. 2017.)
59. <http://www.brodocentar.hr/turizam.html> (9. 8. 2017.)
60. <http://www.np-plitvicka-jezera.hr/hr/planirajte-svoj-posjet/radno-vrijeme-i-cijene/> (14. 8. 2017.)
61. <http://www.tz-fuzine.hr/view.asp?p=130&c=5> (17. 8. 2017.)
62. <http://www.npkrka.hr/stranice/cjenik-2017-individualni-posjetitelji/169.html> (17. 8. 2017.)
63. <http://www.agencija-zolpp.hr/Brodskelinije/tabid/3928/Default.aspx> (21. 8. 2017.)
64. <https://www.dzs.hr/> (4. 9. 2017.)
65. <http://www.agencija-zolpp.hr/Arhivvijesti/tabid/1268/Default.aspx> (21. 8. 2017.)
66. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija_prometnog_razvoja_RH_Dodat_ak_I._VRH-studeni.pdf (27. 8. 2017.)
67. <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1327/PROMET-PUTNIKA-I-VOZILA-U-2016-GODINI.aspx> (22. 8. 2017.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Riječni putnički brod Viktor Hugo	12
Slika 2. Twin City Liner	13
Slika 3. Viking Longship – brod za europske plovidbe.....	16
Slika 4. Plan konstrukcije Viking Longshipa.....	17
Slika 5. Viking Longship Aegir – raspored prostorija	17
Slika 6. Kabina za putnike na brodu za riječno krstarenje	18
Slika 7. Položaj glavnih luka u Republici Hrvatskoj.....	21
Slika 8. Postira – klasični putnički brod.....	25
Slika 9. Juraj Dalmatinac – RO/RO putnički brod	26
Slika 10. Silba – putnički katamaran.....	26
Slika 11. Brod za kružnja putovanja	28
Slika 12. WaterBus Bajadera.....	32
Slika 13. Batina – riječno putničko pristanište.....	33
Slika 14. Aljmaš – riječno putničko pristanište	33
Slika 15. Brod-poton Biokovo	37
Slika 16. Izletnički brod Juran i Sofija	38

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio brodara u prometu putnika 2016. godina u postocima	42
Grafikon 2. Broj prevezenih putnika u domaćem i međunarodnom pomorskom i obalnom linijskom prometu od 2012. do 2016.	47
Grafikon 3. Ukupan promet putnika u morskim lukama brodovima za kružna putovanja od 2012. do 2016.	48
Grafikon 4. Promet putnika brodovima za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Osijeku od 2012. do 2016.....	52
Grafikon 5. Promet putnika brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Vukovaru od 2012. do 2016.....	53
Grafikon 6. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Iloku od 2012. do 2016.	54
Grafikon 7. Promet putnika turističkim brodom Juran i Sofija na putničkom pristaništu u Sisku od 2012. do 2016.	55
Grafikon 8. Raspodjela putnika po riječnim pristaništima u postocima	55

POPIS SHEMA

Schema 1. Podsustav putničkog brodarstva	7
--	---

POPIS TABLICA

Tablica 1. Red plovidbe i cjenik na liniji Bratislava - Beč	13
Tablica 2. Državne trajektne linije	22
Tablica 3. Državne brodske linije	23
Tablica 4. Državne brzobrodske linije	23
Tablica 5. Linije bez obveze javne usluge	24
Tablica 6. Red plovidbe WaterBus-a Bajadera tokom cijele godine	32
Tablica 7. Red plovidbe panoramski brodom na rijeci Dunav u Vukovaru	32
Tablica 8. Putničko pristanište Lučke uprave Osijek – raspored dolazaka brodova za kružna putovanja	35
Tablica 9. Osijek - izlet čamcem	35
Tablica 10. Osijek - veslanje kanuima	36
Tablica 11. Cjenik i trajanje krstarenja brodom Juran i Sofija	38
Tablica 12. Raspored vožnje jezrom Kozjak – Plitvička jezera	39
Tablica 13. Jezero Bajer - Red plovidbe i cjenik	39
Tablica 14. Nacionalni park Krka – Red plovidbe i cjenik	40
Tablica 15. Morski putnički brodari u obalnom linijskom prijevozu.....	41
Tablica 16. Udio bodara u prometu putnika 2016. godine	41
Tablica 17. Broj prevezenih putnika u domaćem i međunarodnom pomorskom i obalnom linijskom prometu od 2012. do 2016.	46
Tablica 18. Promet putnika u morskim lukama brodovima za kruža putovanja od 2012. do 2016.....	47
Tablica 19. Promet putnika na državni trajektnim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.....	49
Tablica 20. Promet putnika na državnim brzobrodskim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.....	50
Tablica 21. Promet putnika na državnim brodskim linijama u pomorskom prijevozu od 2012. do 2016.....	51
Tablica 22. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Osijeku od 2012. do 2016.....	52
Tablica 23. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Vukovaru od 2012. do 2016.	52
Tablica 24. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Iloku od 2012. do 2016.	53
Tablica 25. Promet putnika i broj pristalih brodova za kružna putovanja na putničkom pristaništu u Sisku za 2010., 2013., 2014. i 2017.	54



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja
se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo
kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada
pod naslovom **Analiza putničkog brodarstva na području Republike Hrvatske**
(Analysis of passenger shipping on the territory of republic of Croatia)

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom
akademsom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 15.9.2017.

(potpis)